




3 1761 11650589 2



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505892>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 54

Tuesday, March 2, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 54

Le mardi 2 mars 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

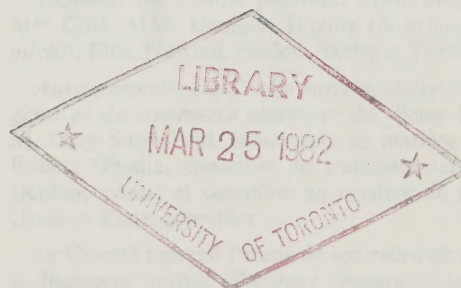
L'honorable Jean-Luc Pepin
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (Mrs.)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Messrs. — Messieurs

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—*
Wentworth)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 2, 1982
(88)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, *in Camera*, at 9:38 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon, Skelly and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (See *Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(89)

The Standing Committee on Transport met, *in Camera*, at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (See *Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

At 4:51 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(90)

The Standing Committee on Transport met at 8:20 o'clock p.m. this day, the Acting-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Ellis and Skelly.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 2 mars 1982
(88)

[Traduction]

Le comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à huis clos à 9h38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon, Skelly et Turner.

Comparaît: l'Honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlement et M. Gregory Kane, conseiller.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

A 12h25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(89)

Le comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à huis clos à 15h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, M^{me} Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, conseiller.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 18 janvier 1982, fascicule no 40*).

A 16h51, le comité suspend ses travaux jusqu'à 20h00.

SÉANCE DU SOIR
(90)

Le comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 20h20 sous la présidence de M. Deniger (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, M^{me} Côté, MM. Deniger, Ellis et Skelly.

Other Members present: Messrs. Olivier and Parker.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist.

Witnesses: From the Council of Unions in the Aviation Industry, Canadian Labour Congress: Mr. Donald Montgomery, Chairman of the Council and Secretary-Treasurer of the Congress; Mr. Murray Randall, National Representative, Canadian Labour Congress; Mr. Mike Rygus, General Vice-President, International Association of Machinists and Mr. Ron Schneiderman, Secretary-Treasurer, Canadian Air Line Dispatchers Association.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (See *Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Montgomery made a statement.

Mr. Randall made a statement.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that Appendix "B" in the submission of the Council of Unions in the Aviation Industry, Canadian Labour Congress, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See appendix "TRPT-24").

The witnesses answered questions.

At 9:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Autres députés présents: MM. Olivier et Parker.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport.

Témoins: Du Conseil des syndicats de l'industrie de l'aviation, Congrès du travail du Canada: M. Donald Montgomery, président du Conseil et secrétaire trésorier du Congrès; M. Murray Randall, représentant national, Congrès du travail du Canada; M. Mike Rygus, vice-président général, Association internationale des machinistes et M. Ron Schneiderman, secrétaire trésorier, Association canadienne des expéditeurs sur les lignes aériennes.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (Voir *procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Montgomery fait une déclaration.

M. Randall fait une déclaration.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que l'appendice «B» figurant dans le mémoire du Conseil des syndicats de l'industrie de l'aviation, Congrès du travail du Canada, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir *appendice «TRPT-24»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 21h55 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

• 2021

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If we can call the meeting to order, please. I apologize for the delay, but these are conditions that are beyond the control of the members of the standing committee on transportation.

I welcome the CLC, and I am instructed to say

... que le Comité peut entendre les témoignages sans qu'il y ait quorum, à la condition que les représentants du parti gouvernemental, M. Jacques Olivier,

a former union executive from the Province of Quebec,

et de l'opposition officielle, M. Jack Ellis, soient présents.

Nous reprenons donc l'étude de notre ordre de renvoi relatif au document intitulé: «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

Welcome, Mr. Montgomery. If you would introduce your delegation and then we may proceed.

Mr. Donald Montgomery (Secretary-Treasurer, Canadian Labour Congress): Thank you very much.

We have on appendix A of our brief a list of the unions that make up the Council of Unions in the Aviation Industry that are involved in this brief. You will note that a number of the unions are in the public service because the services provided by the government involve people who work for the federal government.

With me tonight are Walter Haulena, labour economist with the Public Service Alliance, who is representing the federal employees; my colleague, Murray Randall, who is one of our research associates and national representative of the Congress; an old colleague of mine, Mike Rygus, General Vice-President of the International Association of Machinists, which represents people who make the airplanes fly and provides other ground services; Ron Schneiderman, Secretary-Treasurer of the Canadian Air Line Dispatchers Association, which provides you, hopefully, with smooth flights using the maximum air currents to reduce energy costs; and Jean Robertson, Director of CALEA, the people who make sure you get on the airplane and that you have your tickets and everything else in order. This is a representative group. There would have been more here but we did not have a great period of time in which to bring them all in from across the country.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Montgomery, we are very pleased to have you with us today. We have to thank Mr. Skelly, who basically got you here and got the committee to accept having you here, despite the fact that we were not supposed to hear any more witnesses as of last Friday.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deniger): A l'ordre, s'il vous plaît. Je m'excuse du retard, mais il est dû à des circonstances sur lesquelles les membres du Comité permanent des transports n'ont aucun contrôle.

Je souhaite la bienvenue aux représentants du CTC.

The committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from the government party. In this case it is Mr. Jacques Olivier.

M. Olivier est un ancien dirigeant syndical de la province de Québec.

For the official opposition party, Mr. Jack Ellis.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

Bienvenue, monsieur Montgomery. Si vous voulez bien nous présenter les membres de votre délégation, nous allons commencer.

M. Donald Montgomery (secrétaire-trésorier, Congrès du travail du Canada): Merci beaucoup.

A l'annexe A de notre mémoire nous donnons la liste des syndicats qui composent le Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique avec lequel nous avons collaboré. Vous êtes priés de noter qu'un certain nombre des syndicats qui y sont indiqués sont des syndicats de la Fonction publique. Les services gouvernementaux impliquent nécessairement les fonctionnaires.

M'accompagnent ce soir Walter Haulena, économiste du travail à l'Alliance de la fonction publique, qui représente les fonctionnaires fédéraux, mon collègue, Murray Randall, un de nos documentalistes et représentant national du Congrès, un ancien collègue, Mike Rygus, vice-président général de l'Association internationale des machinistes, qui représente les gens qui entretiennent les avions et fournissent les services au sol, Ron Schneiderman, secrétaire-trésorier de l'Association canadienne des régulateurs de vol, qui veille, du moins il faut l'espérer, à ce que les vols s'effectuent dans des conditions optimales en utilisant au maximum les vents de façon à réduire les coûts d'énergie, enfin, Jeanne Robertson, directrice de l'Association canadienne des employés du transport aérien, les gens qui s'assurent que vous ayez une place à bord des avions, que vous ayez votre billet et tout le reste. C'est un groupe assez représentatif de l'industrie aéronautique. Nous aurions pu être plus nombreux, mais nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour faire venir les gens d'un peu partout au pays.

Le président suppléant (M. Deniger): Nous sommes très heureux de vous avoir avec nous, monsieur Montgomery. Nous devons remercier M. Skelly, qui est celui qui s'est le plus occupé de vous faire venir et de faire accepter au Comité que

[Text]

I again have to forewarn you that we may have a call from our Whips and we might have to leave. It looks like we might go all night.

Since you have machinists and you have dispatchers and you have staff here from Ottawa, I think we might be here for a long session. If you have an opening statement, we would be pleased to hear it now, but if not, I will recognize either Mr. Benjamin or Mr. Skelly to begin questioning.

Mr. Montgomery: We have a statement which is brief, but before we read the statement, I would like to make a few opening remarks.

We have viewed the proposed policy as set out in the documents and we are of the view that it is only the practices now being followed being called policy. It is in fact legitimizing the practices followed by the department to date and represents no change in what our unions have experienced in relation to the work of the department as it relates to the aviation industry.

This statement we are dealing with in some ways reminds us of a chess game. The national air carriers are the queens and they can move pretty well anywhere they want to on the board. You have the regional carriers, who are like the knights and bishops and rooks; they can move in certain ways on the board. Then you have some of the local carriers, who, in effect, are pawns, which have very limited areas in which they can move.

• 2025

One of the questions that comes to mind, of course, if the policy is adopted and if the policy is implemented, is, can a rook and a bishop be turned into a queen? For example, could the EPA and Western Provincial Airlines merge together, turn a rook and a bishop into a queen and become a national carrier? And what would happen, if this sort of merger were possible?

Talking about mergers, we feel that the policy statement does not clearly set out which mergers would, in effect, be acceptable and which would be felt to be against the public interest.

We are also concerned because this policy statement deals only with the corporate structure. It does not recognize the problems of the airline employees or the airport employees, nor does it give any consideration to the user of the service, the air traveller. In some ways it seems to be the establishment's cutting up the pie to suit its own best interests, and there does not seem to be much concern by the carriers or by the drafters of the policy about the people who are employed in the industry. Our concern is with the people who work in the industry and the people who travel on the services provided by our members. We view the policy statement as being only half complete. It does not deal with the human structure at all.

We are entering a period in the aviation industry where there are many changes being forced upon us, more so than at

[Translation]

vous comparaissiez, malgré le fait que nous n'étions plus censés entendre de témoins à compter de vendredi dernier.

Je vous avertis d'avance qu'il se peut que nous ayons à quitter rapidement à l'appel de nos *whips*. Il est aussi possible que l'attente dure toute la soirée.

Vous avez avec vous des représentants des machinistes, des régulateurs, des membres de votre personnel à Ottawa. Rien ne nous empêche de tenir une longue séance. Si vous avez une déclaration d'ouverture, nous serons heureux de l'entendre. Sinon, je céderai la parole soit à M. Benjamin soit à M. Skelly pour qu'ils vous posent leurs questions.

M. Montgomery: Nous avons une brève déclaration à faire en tant que groupe, mais auparavant, je voudrais y aller de quelques observations.

Nous avons examiné les documents relatifs à la politique proposée et nous sommes d'avis que ce qu'on appelle une nouvelle politique n'est que la confirmation de ce qui se passe actuellement. De fait, c'est une légitimation des pratiques suivies par le ministère jusqu'à présent. Il n'y a aucun changement par rapport à ceux qu'ont connu nos syndicats de l'industrie de l'aéronautique dans leurs relations avec le ministère.

Nous y voyons une sorte de partie d'échecs. Les transporteurs nationaux sont les reines; ils peuvent aller à peu près n'importe où sur l'échiquier. Les transporteurs régionaux sont les cavaliers, les fous et les tours; ils ne peuvent se déplacer que d'une certaine façon sur l'échiquier. Enfin viennent les transporteurs locaux, qui sont les pions; leurs mouvements sont très limités.

La question qu'il faut se poser, si jamais la politique proposée est adoptée et appliquée, est la suivante: les fous et les tours peuvent-ils devenir des reines? Par exemple, est-ce que EPA et *Western Provincial Airlines* peuvent se fusionner, se transformer en reine et devenir un transporteur national? Que se passerait-il si une telle fusion devenait possible?

Au sujet des fusions, nous croyons que l'énoncé de principes n'est pas suffisamment clair quant à celles qui seraient permises et celles qui pourraient être jugées contraires à l'intérêt public.

Nous nous inquiétons également du fait que l'énoncé de principes ne traite que des structures des sociétés. Il n'aborde pas les problèmes des employés des sociétés aériennes ou des aéroports ni ne tient compte des usagers des services, les voyageurs. La politique semble être une tentative de l'*establishment* de se donner la plus grande part du gâteau; les transporteurs ou les rédacteurs de la politique ne semblent pas donner beaucoup d'importance aux employés qui travaillent dans cette industrie. Nous voulons mettre l'accent en ce qui nous concerne sur les besoins des employés de l'industrie et des gens qui utilisent les services fournis par ces employés. C'est pourquoi, pour nous, l'énoncé de principes n'est qu'à moitié complet. Il laisse de côté tout à fait le côté humain.

Nous abordons une période de l'industrie aéronautique marquée de nombreux changements, plus qu'à n'importe quelle

[Texte]

any time in its history, some of them a reflection of the U.S. deregulation, some the product of higher fuel costs than other operating costs. These may force the carriers to change drastically their way of operating, the type of aircraft they may be purchasing. We feel that the policy statement made here does not take into account that we are entering a period of change greater than any experienced in the industry's history.

Which brings us to another conundrum, which is the value, the real value, of a policy statement. Those of us with grey hair, and not too much hair, have seen many government policy statements that have changed nothing, have been for a brief period of time a subject of conversation and now are remembered only by their authors—we can think of green papers and white papers, and so on—so we are guessing what the real purpose of this policy statement will be.

We had, as I said earlier, little advance notice of the opportunity to prepare a brief, and little opportunity to get in touch with our colleagues who are not here tonight. So we have prepared a brief presentation, much shorter than is usual, which sets out our views on what policies should be considered in drafting legislation, or drafting a policy statement, as it affects the aviation industry and the people who work in the industry and who work at our airports. In our brief, we address, in part, the U.S. experience, because they have embarked on a most dangerous adventure of deregulation that is throwing the industry there into chaos—a chaos in which we feel that deregulation is a factor. In considering any legislation or policy statement there are things to be watched for, and the American example is one to avoid.

We are concerned with the Department of Transport's "user pay" philosophy, and we are also concerned with the conflict that the Bairstow report has on airport bargaining.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): What report?

Mr. Montgomery: Bairstow—the Frances Bairstow report. All these matters gravely affect the employees we represent. We have reflected, in our brief, our concerns, because we have found the Department of Transport often to be in conflict with other departments of the government.

• 2030

We are concerned that the practice now being followed by the department, being formally made policy, may contribute to regional dissatisfaction in the west and in the Atlantic region. I am going to ask my colleague, Murray Randall, to read the brief, which we all have in both languages. When we have read the brief, we will be pleased to answer questions. All these people with me are better informed on the industry than I am, and I am sure that if I cannot provide the answer one of my colleagues can. Murray.

[Traduction]

autre époque de l'histoire de l'industrie, dont certains découlent de la déréglementation aux États-Unis et certains autres, de l'augmentation des coûts du carburant par rapport aux autres coûts d'exploitation. Ces nouveaux facteurs pourraient forcer les transporteurs à modifier considérablement leur exploitation, à acheter d'autres types d'appareils, par exemple. A notre avis, l'énoncé de principes ne tient pas compte de ces changements, les plus importants que l'industrie aéronautique ait connus.

Ce qui nous amène à une autre énigme, la valeur réelle des énoncés de principes. Ceux parmi nous qui ont des cheveux gris ou n'ont plus tellement de cheveux ont été témoins de nombreux énoncés de principes du gouvernement qui n'ont pas signifié grand chose; ils ont fait les frais de la conversation pendant quelque temps et ont été oubliés, sauf peut-être par leurs auteurs. Il y a eu des livres verts, des livres blancs, etc. Nous ne savons donc pas quel sera l'effet réel de cet énoncé de principes-ci.

Comme je l'ai dit auparavant, nous avons eu un très court préavis pour préparer un mémoire; nous n'avons pas pu consulter comme nous l'aurions voulu nos collègues absents. Nous avons quand même préparé un exposé beaucoup plus bref que d'habitude qui donne nos vues sur les politiques qui devraient entrer dans la loi ou faire l'objet d'un énoncé officiel pour ce qui est de l'industrie aéronautique et des employés de l'industrie aéronautique et des aéroports. Nous parlons, dans notre mémoire, de l'expérience américaine. Les États-Unis, en effet, viennent de se lancer dans l'entreprise risquée de la déréglementation qui, pour l'instant, cause un chaos complet dans l'industrie. Nous pensons que la déréglementation est définitivement une des raisons du chaos. Il y a plusieurs dangers à éviter dans la mise au point d'une loi ou d'un énoncé de principes, et l'expérience américaine en est un.

Nous nous inquiétons de la ligne de conduite du ministère des Transports qui tente de faire payer à l'utilisateur le plein prix. Nous nous inquiétons également du conflit que cause le rapport Bairstow au niveau de la négociation dans les aéroports.

Le président suppléant (M. Deniger): Quel rapport?

M. Montgomery: Le rapport de Frances Bairstow. Toutes ces questions touchent de près les employés que nous représentons. Nous nous en inquiétons dans notre mémoire, du fait aussi que le ministère des Transports semble souvent en conflit avec les autres ministères du gouvernement.

Nous craignons que d'actuelle ligne de conduite du ministère, consacrée dans une politique officielle, soit une cause d'insatisfaction dans l'Ouest et dans la région de l'Atlantique. Je vais maintenant demander à mon collègue, Murray Randall, de lire notre mémoire; nous vous le présentons dans les deux langues. Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions après. Toutes ces personnes qui m'accompagnent sont encore mieux informées que moi sur tout ce qui touche l'industrie. Je suis sûr d'être bien appuyé. Murray.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Before you read the brief, I would like to make one statement. Recently the CLC has appeared in front of several other committees of the House of Commons. It might come as a surprise to you that some of our elected officials on this side are members of the CLC, through the different unions you are affiliated with, and they told me that in the past your briefs have been in English only. I am glad to highlight today the fact that the brief of your national association is in both French and English. I think a lot of our members who have raised this in our caucus will be pleased to know that the CLC today appeared in front of the transport committee with a brief in both French and English.

Mr. Montgomery: I must say that we were able to appear with a translation because we only had six pages, we did not have enough time to get a longer one translated. So everything works out; one hand washes the other, I guess.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I wish you had not said that.

Mr. Randall.

Mr. Murray Randall (National Representative, Canadian Labour Congress): I understand that the brief has been distributed to the members of the committee, but we would like simply to read it into the record. It should not take me very long to do that.

A group of unions, listed in appendix A, with membership employed in the Canadian air transport industry have formed the Council of Unions in the Aviation Industry in order to facilitate the sharing of information and to co-ordinate their efforts in dealing with issues of common concern. This council meets under the auspices of the Canadian Labour Congress, though not all of its member unions are affiliated to the CLC. As a council, we are pleased to present our views to the Standing Committee on Transport on the proposed domestic air carrier policy issued by Transport Canada in August, 1981. Our response to the proposal falls within the framework of the Canadian Labour Congress policy statement on air transport, which was approved in 1980 and is listed in appendix B.

On airline deregulation: To begin with, we approve of the fact that Transport Canada, in its policy proposal, has resisted the siren song of wholesale airline deregulation sung by those whose ideological persuasion, or plain self-interest, outweighs their appreciation of the role and functioning of the air transport industry. We believe that strong government direction is essential both for the well-being of the air transport industry itself and for the broader welfare of the Canadian people.

Air transport is an important public utility with a crucial social and economic role, particularly in a vast, sparsely populated country like Canada. The random play of market forces simply cannot take adequate account of these social and economic needs.

[Translation]

Le président suppléant (M. Deniger): Je voudrais faire une observation à ce moment-ci, si vous le permettez. Récemment, le CTC a comparu devant de nombreux autres comités de la Chambre des communes. Je ne sais pas si vous le savez, mais certains représentants élus de ce côté-ci sont membres du CTC, par l'intermédiaire de divers syndicats affiliés. Ils m'avaient signalé que vos mémoires étaient toujours présentés en anglais seulement. Je suis heureux de pouvoir dire ce soir que votre mémoire est présentée en français et en anglais. Les députés qui ont soulevé la question à l'intérieur de notre caucus sont également heureux de constater que le CTC a soumis au Comité des transports un mémoire dans les deux langues officielles.

M. Montgomery: Je vous ferais remarquer que nous avons pu le faire traduire seulement parce qu'il avait six pages. Il y a un bon côté à toute chose, je suppose.

Le président suppléant (M. Deniger): J'aurais préféré que vous ne me le disiez pas.

Monsieur Randall.

M. Murray Randall (représentant national, Congrès du travail du Canada): Notre mémoire a été distribué aux membres du Comité, mais nous voudrions le lire de façon qu'il soit porté au compte rendu. Ce sera vite fait.

Un groupe de syndicats, ils sont énumérés à l'annexe A, dont les membres sont au service de l'industrie canadienne du transport aérien, a constitué le Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique pour faciliter la circulation de l'information et coordonner leur action face aux questions d'intérêt commun. Ce conseil se réunit sous les auspices du Congrès du Travail du Canada, même si tous les syndicats membres ne lui sont pas affiliés. En tant que conseil, nous avons le plaisir de faire part au Comité permanent des transports de nos vues sur le projet de politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires) que Transport Canada a déposé en août 1981. Notre réponse à ce projet demeure dans la ligne de la déclaration de principes sur les transports aériens que le Congrès du Travail du Canada a adoptée en 1980 et reprise à l'annexe B.

La déréglementation aérienne. Tout d'abord, il est heureux que Transports Canada ait résisté à la tentation séduisante de la déréglementation globale que font miroiter ceux pour qui leurs convictions idéologiques ou tout simplement leurs intérêts comptent plus que le rôle et le fonctionnement de l'industrie du transport aérien. Une direction ferme du gouvernement nous paraît aussi essentielle à la santé de cette industrie qu'au bien-être des Canadiens en général.

Le transport aérien est un important service d'utilité publique qui joue un rôle social et économique essentiel, surtout dans un pays vaste et faiblement peuplé que le Canada. Le jeu imprévisible des forces du marché n'est tout simplement pas adapté à ces besoins sociaux et économiques.

[Texte]

The proponents of total deregulation assume that the absence of government direction in air transport results inevitably in perfectly competitive markets, with resulting reductions in fares and improvements in service. The evidence does not, however, support such a doctrinaire supposition.

Capital-intensive industries like air transport have tended, in Canada, to concentrate and become increasingly less competitive, even when left quite unconstrained by government direction. Some Canadian carriers would, no doubt, prefer an environment in which they could skim the profits off the most lucrative routes, while ignoring any broader responsibility to provide service to the Canadian public in less profitable areas. We reject any movement in this direction on the grounds that meeting the overall public interest must be the paramount policy goal.

The U.S. experience in airline deregulation should also be instructive in our policy-making process. The beginning of legislated deregulation in 1978 prompted a brief boom period in the U.S. airline industry, with some highly visible fare cutting and resultant traffic increases on a number of heavily contested major routes. Since that time, however, fares have escalated quickly and steadily, and the quality of service has declined. Many small centres have lost all or most of their air service. On short-haul routes, where small commuter carriers have replaced larger airlines in providing service, fares have risen exceptionally fast.

• 2035

As the boom turned to slump in the air transport industry, the bloom quickly faded on the deregulation rose. A number of major U.S. carriers, trapped by overcapacity and unrealistic fares on the most active routes, hover on the brink of bankruptcy. The ultimate result of the deregulation process on the U.S. airline industry will not be increased competition. Following the inevitable series of shut-downs and mergers, the industry will be more concentrated and less competitive than ever.

Total deregulation would be even more damaging to the Canadian airline industry. Our relatively small market can realistically support only a small number of commercially viable carriers. In a deregulation environment, our carriers would face predatory competition from hungry U.S. carriers, the largest of which carry more traffic than all the Canadian airlines combined.

We do not live in a wide open international air transport environment, and a relaxation of our government's direction of the industry would only weaken Canada's position in international route- and fare-setting negotiations.

Canadians support the air transport industry not only as users but also as taxpayers. Tax dollars have financed, through public institutions, the construction and maintenance of a large and expensive air transport infrastructure—airports, air

[Traduction]

Les partisans de la déréglementation totale présument que l'absence de directives gouvernementales sur le transport aérien produit inévitablement un marché parfaitement concurrentiel et s'accompagne de la réduction des tarifs et de l'amélioration des services. Mais la réalité ne confirme en rien une hypothèse aussi doctrinaire.

Au Canada, les industries de capital, comme le transport aérien, ont tendance à se concentrer et à devenir de moins en moins compétitives, même quand le gouvernement ne leur impose aucune contrainte. Certains transporteurs canadiens préféreraient sans aucun doute pouvoir écremer les circuits les plus lucratifs sans se préoccuper de la responsabilité plus large qui leur incombe de desservir les Canadiens là où il y a moins de profits à réaliser. Nous nous opposons à tout mouvement en ce sens car l'objet premier d'une politique doit être la totalité de l'intérêt public.

Nous devrions aussi faire notre profit de l'expérience des États-Unis en matière de déréglementation. Les premières mesures législatives, en 1978, ont provoqué dans les transports aériens un bref essor et des baisses de tarifs spectaculaires qui ont entraîné de forts accroissements de trafic sur certains itinéraires très en demande. Mais depuis, les tarifs ont augmenté rapidement et constamment et la qualité du service s'est détériorée. Beaucoup de petits centres ont perdu la totalité ou la plus grande partie de leurs services aériens. Sur les itinéraires courts, où les navettes ont remplacé les gros transporteurs, la hausse des tarifs a été exceptionnellement rapide.

La courte flambée s'éteignant dans le marasme, la déréglementation a vite perdu de ses charmes. Un bon nombre de grands transporteurs américains, aux prises avec la surcharge et les tarifs peu réalistes des itinéraires les plus achalandés, frôlent la faillite. En définitive, la déréglementation n'accroîtra pas la concurrence entre les transporteurs aériens aux États-Unis. Après une inévitable série de fermetures et de fusions, l'industrie sera encore plus concentrée et moins compétitive que jamais.

La déréglementation totale serait encore plus dommageable pour les lignes aériennes canadiennes. Notre marché relativement étroit ne peut vraisemblablement faire vivre qu'un petit nombre de transporteurs commerciaux viables. En l'absence de réglementation, nos transporteurs seraient en butte à la voracité des transporteurs américains, dont le plus important réunit plus de trafic que toutes les lignes aériennes canadiennes ensemble.

Nous ne vivons pas dans un climat de transports aériens où tout est permis, et le relâchement de l'autorité de notre gouvernement sur l'industrie ne ferait qu'affaiblir la position du Canada dans les négociations internationales sur les itinéraires et les tarifs.

Les Canadiens soutiennent l'industrie aéronautique en tant qu'usagers mais aussi en tant que contribuables. Par le truchement des institutions publiques, les impôts financent la construction et l'entretien d'une vaste et coûteuse infrastructure:

[Text]

traffic control and numerous other ancillary facilities—which shape, and are shaped by, the air transport industry. In short, all of us have a direct stake in decisions that affect this public investment. For example, a totally unregulated air transport sector would make effective long-range planning, an area in which Transport Canada has not always demonstrated great proficiency, virtually impossible.

Another disturbing factor to consider with respect to air line deregulation is the likelihood that increased pressure for profits and the ease of entry would lead to further corner cutting on air safety, beyond the level already documented by the Dubin inquiry. The small commuter airlines that have proliferated in the deregulated U.S. environment operate with more poorly maintained equipment, extended pilot flying hours, and other cost-cutting “innovations” that have contributed to a significantly worse safety record than the established carriers.

Some inadequacies of Transport Canada's proposed policy: While we acknowledge that Transport Canada has not foolishly jumped on the deregulation bandwagon, we are less than fully satisfied with its policy proposal. Airline regulation in Canada, to date, has been characterized by a lack of coherence, which results from the absence of a clearly defined role for air transport in Canada.

Unfortunately, the new proposed policy focuses almost exclusively on industry structure, dealing only superficially with basic underlying principles. This tends to lock in structures which, because they are based on few discernible policy principles, become very difficult to adapt to changing conditions.

We would be better served by an air transport policy which was based on clearer principles and allowed greater structural flexibility. Flexibility is particularly crucial in an industry like air transport, in which even the short- and medium-term outlook is difficult to forecast.

A positive government policy direction for the regulatory authorities in air transport demands a definition of the roles and responsibilities of Canadian air carriers, placed in a broader social and economic context. A more positive statement would take into account potential industrial linkages, such as the greater use of domestically manufactured aircraft in commercial aviation, and social impacts, like the effects of changes in air service to small, isolated communities.

Employee protection: An important component of air transport policy is the treatment of employees during periods of transition in the industry. Workers now bear the major share of the burden of structural change and dislocation.

In the U.S., the responsibility of the carriers to provide protection for workers affected by mergers and reorganizations has been recognized for many years. The 1978 Airline Deregulation Act protects transfer and seniority rights throughout the

[Translation]

aéroports, contrôle du trafic aérien et bien d'autres installations auxiliaires qui modèlent l'industrie des transports aériens et sont modelées par elle. Bref, nous avons tous un intérêt immédiat par les décisions qui touchent cet investissement public. Par exemple, la déréglementation totale du secteur du transport aérien rendrait pratiquement impossible la planification à long terme, exercice dans lequel Transports Canada n'a pas toujours fait preuve d'une grande compétence.

Un autre facteur inquiétant de la déréglementation est que l'acharnement au profit et à la facilité d'accès pousseront vraisemblablement les entreprises à rogner encore davantage la sécurité aérienne, au-delà de ce que l'enquête Dubin a déjà constaté. Les petites navettes qui ont proliféré aux États-Unis en l'absence de réglementation entretiennent mal leur matériel, imposent de longues heures aux pilotes et appliquent d'autres mesures d'économie «innovatrices» qui ont beaucoup à voir dans le fait que leur fiche de sécurité est considérablement plus mauvaise que celles des transporteurs établis.

Quelques lacunes du projet de politique de Transports Canada. Tout en reconnaissant que Transports Canada n'a pas sottement emboîté le pas à la déréglementation, nous ne sommes pas entièrement satisfaits de son projet de politique. En fait, la réglementation de nos lignes aériennes a jusqu'ici été caractérisée par un manque de cohérence qui résulte du fait que le transport aérien n'a pas de rôle clairement défini au Canada.

Malheureusement, le projet de politique se concentre presque exclusivement sur la structure de l'industrie et n'aborde que superficiellement les principes essentiels. On risque ainsi d'enchâsser des structures qui, ne reposant que sur peu de principes perceptibles, ne s'adaptent ensuite à l'évolution des conditions qu'avec de grandes difficultés.

Nous serions mieux servis par une politique du transport aérien fondée sur des principes plus clairs et douée d'une plus grande flexibilité de structure. D'ailleurs, la flexibilité est particulièrement vitale dans une telle industrie, où même l'avenir à court et à moyen terme est difficile à prévoir.

Pour que la politique du gouvernement guide positivement les organes de réglementation du transport aérien, il faut que le rôle et les responsabilités des transporteurs aériens canadiens soient définis dans un contexte social et économique plus large. Un énoncé plus positif tiendrait compte des possibilités d'interaction industrielle telles que la présence d'un plus grand nombre d'appareils fabriqués au pays dans l'aviation commerciale et des répercussions sociales comme celles qu'apporterait la modification des services aériens aux petites localités isolées.

La protection des employés. Une importante composante de la politique du transport aérien est le sort fait aux employés de l'industrie en période de transition. Les travailleurs portent actuellement la plus grande part du fardeau des réorganisations et des perturbations.

Aux États-Unis, les transporteurs sont tenus depuis longtemps responsables de la protection des travailleurs touchés par les fusions et les réorganisations. La Loi de déréglementation des lignes aériennes adoptée en 1978 protège les droits

[Texte]

industry and provides for financial and relocation assistance to affected workers.

We believe that a policy that takes no account of the effects of structural change on workers in the industry is seriously inadequate.

To conclude, we thank the committee for this opportunity to present our views and look forward to your inviting our representations on matters related to air transport in the future.

Respectfully submitted on behalf of the Council of Unions in the Aviation Industry.

• 2040

That concludes our formal presentation. I do not whether any of my colleagues along the table would like to make any supplementary remarks before we go to questions from members of the committee—if they do, please feel free.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Do any other directors, from any of the represented unions, have anything else to add?

Mr. Randall: I have had a suggestion from one of my colleagues that I also read into the record appendix B, which is the policy statement on air transport that was adopted at our most recent Canadian Labour Congress convention. I beg the indulgence of the committee to do that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): We could append it to the minutes. You see, we are in a sort of delicate time period right now, because we do not know whether we will have a vote.

Mr. Skelly: If I may make a suggestion, Mr. Chairman, this, as I understand it, would become part of the record anyway.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It will—so ordered.

Mr. Skelly: I think maybe some of the points that have been raised in the brief would be worth elaborating and developing by the questions, given the pretty tight timeframe that we are working in.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes. The whole brief will be part of the record and appendix B will be part of the transcript.

Mr. Randall: Fine.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may then go to the first questioner; Mr. Skelly, or Mr. Benjamin, would you like to begin?

Mr. Skelly: I do not know how tight and formal—given that we will probably have as much time to go as we want.

There are a couple of questions in there that come to mind immediately. The public utility concept—just to run through the four of them—is one thing. How do you see, say, the role of Air Canada and the other carriers in meeting that public

[Traduction]

acquis et les droits d'ancienneté dans toute l'industrie et prévoit une aide financière et une aide au relogement des travailleurs touchés.

A notre avis, une politique qui ne tient aucun compte des répercussions de l'évolution des structures sur les travailleurs de l'industrie souffre de graves lacunes.

En terminant, nous remercions le Comité de nous avoir donné l'occasion de lui faire part de nos vues et nous espérons qu'il continuera de les solliciter sur les questions relatives au transport aérien.

Respectueusement soumis au nom du Conseil des Syndicats de l'industrie aéronautique.

Voilà qui termine notre exposé officiel. Peut-être certains de mes collègues désirent-ils ajouter quelque chose avant que nous ne passions aux questions... Le cas échéant, je les invite à le faire.

Le président suppléant (M. Deniger): D'autres représentants syndicaux désirent-ils ajouter quelque chose?

M. Randall: Un de mes collègues propose que nous lisions aussi l'annexe B de notre mémoire, qui constitue une déclaration de principes sur le transport aérien, laquelle a été adoptée au dernier congrès du Congrès du travail du Canada. Je demande respectueusement aux membres du comité de nous permettre de le faire.

Le président suppléant (M. Deniger): On pourrait l'annexer au compte rendu. A vrai dire, le temps nous presse car il se peut que nous soyons obligés d'aller voter à la Chambre.

M. Skelly: Monsieur le président, si je ne m'abuse, cette annexe sera versée au compte rendu de toute façon.

Le président suppléant (M. Deniger): En effet... soit.

M. Skelly: Certains des problèmes soulevés dans le mémoire méritent qu'on s'y attarde un peu et nous voudrions disposer du plus de temps possible pour vous poser des questions car nous n'avons pas beaucoup de temps.

Le président suppléant (M. Deniger): En effet. Le mémoire sera versé intégralement au compte rendu, l'annexe B également.

M. Randall: Très bien.

Le président suppléant (M. Deniger): Le premier orateur a donc la parole. Qui, de M. Skelly ou de M. Benjamin, veut commencer?

M. Skelly: Je ne pense pas que le respect d'une règle rigide s'impose car chacun disposera peut-être du temps qu'il voudra.

Quelques questions me viennent tout de suite à l'esprit. Tout d'abord, la notion d'utilité publique. À cet égard, quel devrait être, selon vous, le rôle d'Air Canada et des autres transporteurs? Nous avons beaucoup parlé d'Air Canada, ici même en

[Text]

utility concept? Air Canada has been the subject of a great deal of discussion in this committee, and I think it is the first time we have heard the airline industry described as a public utility.

The second question: Later on in the brief you mentioned that the public interest must be paramount. There has been a great deal of conflict—I do not think conflict, but question—on exactly what is the public interest. Is it stable, secure service? Or, is it possibly a little less security and lower fares, no frills, and reverting to more economical equipment? That question has been brought out at numerous times. The question is, what is the paramount public interest that would come out of it?

The third thing is the interesting point you have raised, that long-range planning problems develop in deregulation; if, in fact, Transport Canada becomes our policy planning arm, how do you develop in a deregulated or stiffly competitive environment?

The last thing is the position on deregulation—again, a slight conflict that appears to arrive in the brief. You take a strong position against deregulation and yet, on the other hand, you suggest that there needs to be more flexibility in meeting changing times, and certainly these will be changing times.

I wonder, working from the reverse, if I could put those four questions to you, starting with the first one, which is that you take a strong position against deregulation and yet you suggest that there needs to be more flexibility, which I assume means loosening regulation to some degree to allow airlines to adapt more quickly. Could you elaborate on that?

Mr. Montgomery: We do not see any conflict, because we feel that the policy is set out clearly as to what the government expects of the air carriers; there has to be some flexibility in applying that policy. We do not see that there is any conflict. We were afraid that decisions made, as they have been to some degree in the past, on the basis of what is good for the corporation is not the criterion. You have to determine in any transport, whether marine, rail or air, what the government expects the carriers to do, because the carriers are very heavily subsidized. It is not as though you are competing in the usual market. I do not know of any industry that has got more help than the aviation industry has, in one way or another. In return for that help we have a responsibility to perform like a utility.

• 2045

An hon. Member: Pay it back.

Mr. Montgomery: We do not see that this is unreasonable. We do not have a policy that really sets that up. We feel that we have a danger here. Let me say that we appeared before the Kent Commission and worried about what happens to the newspapers. Well, now you have a situation in Canada where we have a sort of public utility. If you take the fact that the

[Translation]

comité, mais je pense que c'est la première fois que le secteur du transport aérien est qualifié de secteur d'utilité publique.

Deuxièmement, un peu plus loin dans votre mémoire, vous dites que c'est l'intérêt public qui doit l'emporter sur tout. La définition précise de l'intérêt public a suscité beaucoup de controverses. S'agit-il d'assurer un service stable et fiable ou s'agit-il d'être un peu moins rigoureux quant à la sécurité, d'offrir des tarifs plus bas, moins d'extras, et de choisir un équipement plus économique? Cette question est revenue à plusieurs reprises. En effet, comment la notion d'intérêt public avant toute chose se traduirait-elle?

En troisième lieu, il est très intéressant que vous ayez soulevé la question des problèmes de planification à long terme qu'occasionnera la déréglementation. En effet, s'il revient à Transports Canada de s'occuper désormais de la planification de la politique, comment cela se concrétisera-t-il dans un régime de déréglementation et très concurrentiel?

En dernier lieu, votre position quant à la déréglementation. Une fois de plus, il semble que le mémoire contienne une légère contradiction. D'une part, vous vous opposez fermement à la déréglementation mais, d'un autre côté, vous dites qu'il faut se montrer plus souple car les temps changent, et qu'en tout cas il y aura certes une évolution.

Peut-être pouvez-vous répondre à cette dernière question, qui porte sur la déréglementation, en premier. En effet, vous préconisez plus de souplesse, ce que j'interprète comme une invitation à relâcher la réglementation pour permettre aux compagnies aériennes de s'adapter plus rapidement. Pouvez-vous ajouter quelque chose là-dessus?

M. Montgomery: Il n'y a pas de véritable contradiction car nous estimons que les politiques gouvernementales précisent très bien ce qu'on attend des transporteurs aériens. C'est dans l'application de ces politiques qu'il faut faire preuve de souplesse. Selon nous, il n'y a pas de contradiction. Nous craignons que, comme ce fut le cas dans le passé, les décisions soient prises pour le bien de la société, ce qui n'est pas judicieux. Qu'il s'agisse du transport maritime, ferroviaire ou aérien, il faut que le gouvernement précise bien ce qu'il attend des transporteurs car ces derniers sont très subventionnés. Le jeu de la concurrence ne se fait pas comme dans un marché habituel. Nulle autre industrie ne jouit d'autant d'aide que l'industrie de l'aéronautique. En retour, nous avons la responsabilité de nous comporter comme des sociétés d'utilité publique.

Une voix: Vous n'avez qu'à rembourser.

M. Montgomery: Ce sera peut-être logique. Il n'existe pas de véritable politique à cet égard et cependant, nous estimons qu'il y a un danger. Supposons que nous comparaissons devant la Commission Kent pour exposer nos inquiétudes au sujet des journaux. La situation est telle au Canada que l'on peut parler ici d'utilité publique. Rappelons que le gouvernement socialiste

[Texte]

socialist Province of Alberta has bought an airline, and the socialist government in Ottawa owns one, you have two government-owned airlines. You are not very far removed, seeing that the two of them are the largest airlines in the country, to being part way into a public utility now.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Montgomery: The playing of games by Air Canada of making profits or not making profits is . . . well, years ago and I still am, I kept books, and there are ways for having entries in books that do a little bit of making profits on paper. So we are more than halfway to having utilities now. I do not think there is anything wrong in that, in having that concept; it is a necessity like hydroelectric power. As you know, we are a very large country. We subsidize the railroads and we subsidize other things. Why do we not then respond with a policy? This is a necessary transportation system, and there is nothing wrong with having a public utility.

Mr. Skelly: Just to focus, because it is a very critical issue this way that our discussions have developed here. We are looking at a position that says deregulation is good or bad. Certainly, I have seen enough evidence to say that I would be one person who, during the present economic climate, would be afraid to move on that question. There seems to be a vast experiment going on in the United States and, certainly, the restructuring has got to be painful. Also, who knows whether it will be beneficial? Then, again, in the brief it mentions a certain flexibility, so that clearly-defined roles and clear regulation would not provide the ability for certain organizations to change quickly to adapt to a changing market. Is there any way of refining that concept more, say, within a statement where you say this should not be deregulated and, yet, on the other hand where you want to maintain certain flexibility?

Mr. Montgomery: We do not see that. We see air transport as being a citizen service. I was born in Saskatchewan and my father said at one time that anyone who says bad to the railroads cannot be all bad. You see what the railroads have done when it is convenient for them to close down the railroads. You get a situation now where there are communities which must have air service. I do not know what you fellows would do if we did not have air service to get you home on weekends, any more than I would.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It is no big problem for us Quebec members, Mr. Montgomery; it is only for the westerners, and they are not in our party.

An hon. Member: The taxpayers are footing the bills.

Mr. Montgomery: So if you have a policy, then you have people who have authority under that policy to exercise flexibility. I say this because there is a changing situation. For example, if we happen to discover a new oilfield—and let us

[Traduction]

de l'Alberta a acheté une compagnie aérienne et que le gouvernement socialiste d'Ottawa en possède une également. Cela fait deux sociétés aériennes d'État. A la limite, puisque ces deux sociétés sont les deux plus importantes compagnies aériennes au Canada, on peut certainement parler d'utilité publique.

Une voix: Bravo.

M. Montgomery: Air Canada joue sur les mots quand il s'agit des bénéfices réalisés . . . Il y a des années, j'étais comptable, je le suis toujours, et je sais très bien qu'il y a moyen de s'arranger pour que les entrées dans les livres indiquent des profits plus ou moins importants, sur papier. Ainsi, comme je le disais, la moitié des sociétés aériennes offrent un service d'utilité publique. Je ne vois aucun inconvénient à recourir à cette notion puisqu'il s'agit d'une nécessité au même titre que l'électricité. Notre pays est très vaste et nous subventionnons les chemins de fer et d'autres secteurs encore. Pourquoi ne pas avoir une politique alors? Puisque ce mode de transport est nécessaire, on ne voit pas pourquoi il ne serait déclaré d'utilité publique.

M. Skelly: J'insiste car nos discussions ici nous ont amené à aborder une question cruciale. La question est de savoir si la déréglementation est opportune ou non. Les témoignages que j'ai entendus m'incitent à être prudent étant donné la conjoncture actuelle. Aux États-Unis, le processus est déjà engagé et il est entendu que la restructuration ne se fera pas sans peine. On ne sait cependant pas encore si ce sera pour le mieux. D'autre part, votre mémoire invite à une plus grande souplesse car des rôles définis de façon trop restreinte et des règlements trop rigides ne laisseraient pas à certaines sociétés le loisir de s'adapter rapidement à un marché mouvant. Pourriez-vous nous donner des précisions car vous dites dans votre mémoire qu'il ne faudrait pas déréglementer mais en même temps, vous dites qu'il faut faire preuve d'une certaine souplesse?

M. Montgomery: Nous ne voyons pas les choses de la même façon. Nous pensons que le transport aérien doit être un service offert au citoyen. Je suis né en Saskatchewan et mon père disait que quiconque dénigrait les chemins de fer avait du bon. En effet, on sait ce que les sociétés ferroviaires ont fait quand il était intéressant pour elles d'abandonner certaines lignes. Aujourd'hui, certaines collectivités doivent absolument compter sur un service aérien. Certains d'entre vous seraient très mal pris s'il n'y avait pas de service aérien car vous ne pourriez pas rentrer chez-vous la fin de semaine, pas plus que moi du reste.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Montgomery, il n'y a pas de problème pour les députés du Québec; il n'y a de problèmes que dans l'Ouest, et ces députés-là n'appartiennent pas à notre parti.

Une voix: Ce sont les contribuables qui paient.

M. Montgomery: Une fois que la politique est établie, un organisme de réglementation est chargé de l'administrer, avec souplesse. Cela est important parce que la situation est mouvante. Voici un exemple: supposons que l'on découvre un

[Text]

give poor Manitoba a chance to have a big new airfield and an oilfield—then there would be people wanting to fly to Fort Churchill or Thompson, Manitoba—places nobody wants to go to now. So suddenly, if you have a situation where you have deregulation, the big boys are going to move in and the little guys are going to be out of business. Then it can become as in the United States, a price war.

Mr. Skelly: Piracy.

Mr. Montgomery: Yes. Yet, if you have a policy, then the administrative body has the flexibility to apply that policy in the public interest and provide service. I do not see any conflict in that. We have other regulatory bodies which I am not going to say are good or bad, but we have broadcasting, we have the railroads and so on. There is a policy with regard to Canadian content on the airwaves and we try to use the regulatory body to provide the answers by giving them the right to move and be more flexible to deal with given situations. Now you have a situation here in this bill where we declare two national carriers. Why are the other ones not national carriers? PWA could be a national carrier; they have the money; they have the Heritage Fund. They could go across the country. So we have already built-in restrictions: we are going to have two national carriers. They just happen to be CP and Air Canada. So that is the sort of rigidity we think is wrong.

• 2050

We think the act should say clearly what the desires of the Canadian government are in the way of air transport and, if we should have three national carriers, it should not be policy that we have only two. The policy should provide the best, safest, service we can at the most economic level. And that should be sort of how to look upon the policy. The policy that we have now in the Department of Transport is, sort of, U.S.—me, too.

This is on the Dubin thing and something I said to another group on aviation where we had the American side, and what happened was that stuffing in the seats burned, which was a fire hazard. So they changed the regulations. It is necessary to have something which does not burn. And the Canadians thought that was a good idea, so they now have for cushions on the airplane something that will not burn—but the gas will kill you. The difference is that you can identify the corpses now because they are all going to die of suffocation; they are not going to burn to death. But Transport Canada said that is the regulation; it is an American regulation and it is good enough for us. We have not a "Made in Canada" policy.

An hon. Member: Right on!

Mr. Skelly: When they say, Jump, we say, How high?

Mr. Montgomery: Now, of course, the problem is that we buy their aircraft. We have some limited input as to what we can say, too.

[Translation]

nouveau gisement pétrolier dans la région de Fort Churchill ou de Thompson au Manitoba, des endroits où personne ne veut aller actuellement. On ne voit pas pourquoi le pauvre Manitoba n'aurait pas la chance d'avoir lui aussi un nouvel aéroport ou encore un champ de pétrole. Si soudainement, il y avait déréglementation, les puissants s'accapameraient la part du lion et les petits feraient faillite. On ferait face à la même chose qu'aux États-Unis, c'est-à-dire une guerre des prix.

M. Skelly: De la piraterie.

M. Montgomery: En effet. En présence d'une politique administrée par un organisme, on pourrait faire preuve de souplesse et protéger l'intérêt public, offrir un service. Je ne vois pas de contradiction là-dedans. Je ne me prononcerai pas sur le travail des autres organismes de réglementation qui oeuvrent dans les domaines de la radiodiffusion, des chemins de fer, etc. Nous avons bien une politique pour ce qui est du contenu canadien sur les ondes, et l'organisme de réglementation offre une certaine latitude permettant de s'adapter aux diverses situations. Dans ce projet de loi, on déclare qu'il existe deux transporteurs nationaux. Pourquoi les autres transporteurs ne sont-ils pas des transporteurs nationaux? La PWA pourrait très bien l'être, elle a le capital nécessaire, en l'occurrence, le Fonds du patrimoine. Elle pourrait très bien desservir tout le pays. Il existe donc des limitations statutaires. Il a été décidé qu'il n'y aurait que deux transporteurs nationaux: CP et Air Canada. Cette rigidité nous semble mauvaise.

La loi pourrait très bien préciser ce que souhaite le gouvernement canadien dans le secteur du transport aérien et, il se pourrait très bien que trois transporteurs nationaux valent mieux que deux seulement. La politique devrait définir ce qui doit constituer le service le meilleur et le plus sûr, de la façon la plus économique. C'est ainsi que l'on devrait élaborer une politique. La politique du ministère des Transports actuellement singe la politique américaine.

Cela me fait penser à la commission Dubin et à ce que je disais à un autre groupe, où les Américains étaient représentés, et qui étudiait des questions relatives au secteur aérien. Le problème avait trait aux matériaux inflammables utilisés pour les sièges. Le règlement a donc été modifié et on exige désormais un matériau ininflammable. Les Canadiens se sont enthousiasmés et dorénavant, le matériau est ininflammable... les gas qui s'en dégagent peuvent cependant vous tuer. Les passagers risquent désormais de mourir de suffocation et non pas de calcination, ce qui facilite l'identification des cadavres. Transports Canada en a conclu que ce règlement américain nous convenait très bien. Nous n'avons pas de politiques faites chez nous.

Une voix: Dans le mille!

M. Skelly: Quand les Américains nous demandent de sauter, nous nous demandons: à quelle hauteur?

M. Montgomery: L'ennui, c'est que nous achetons nos appareils chez eux. Nous n'avons pas vraiment notre mot à dire.

[Texte]

Mr. Skelly: I have one more point, if I understand your position on the regulation that you make a policy statement basically and then allow flexibility within those stated objectives or policies. My other question asks if the public interest is a paramount one? How do you react to the kind of dilemma which has been put before the committee here time and time again, which is the public utility concept where you say, Okay, we are going to provide a basic level of service, and we are going to make sure that those airlines are in a safe, stable, secure configuration if you will. But the other side of the coin says that the public eventually will choose what it wants: low fare, no-frills, and the use of economical equipment. Which way do you see that paramount public interest being resolved?

Mr. Montgomery: It is a myth that the public has any say. If Air Canada decides they are going to do certain things on the routes they travel, then the other ones have to do it or they are not in business. It is one of those empty gestures to imply that the public wants this or the public wants that. The public does not have a choice. It is the airlines which decide, and they do so on the basis of what is good for the airline.

Mr. Skelly: So Air Canada, as the pace-setter, would determine the quality of service right down to, almost I guess, sub-regional level. Is that, in your mind, a good thing or a bad thing?

Mr. Montgomery: I am going to ask Brother Rygus to comment.

Mr. Mike Rygus (General Vice-President, International Association of Machinists, Council of Unions in the Aviation Industry): Let me supplement some of Don Montgomery's statements here. It is a little more complex than that. You see, to understand the air transport industry, you are talking about equipment that, in the main, runs from \$25 million to \$75 million per aircraft. To get into that business, you have to be in the rich league to begin with. The number of high-density routes in this country, compared to the U.S. are few in number. Therefore, those characteristics are going to decide pretty much the kind of industry we are going to have in this country in contrast to what they have in the U.S. When you have dozens and dozens of cities with high-density routes, you can do different kinds of things and provide different levels of service from what you can do in this country.

There has been some flexibility. If we are talking about areas for flexibility, you can ride on an Air Canada plane and, on the same flight, have a choice of three levels of service. You can fly the super-rich portion up at the front of the aircraft at 60 per cent more than the economy fare; you can ride the economy fare, and now you can get a little free booze and good food on that; or you can ride at the back of the bus and for a discount fare—on the same aircraft. You are talking about flexibility, and here are companies that are meeting the demands of the public. You can do that within existing policy. You do not have sufficient opportunity to have three different kinds of services on the same routes because the volume of traffic, the cost of equipment, and all the other factors do not enable you to do that in Canada.

[Traduction]

M. Skelly: Si j'ai bien compris, vous êtes tenants de la réglementation, d'une politique appliquée cependant avec souplesse et permettant l'atteinte de certains objectifs. Je vous demanderai maintenant si l'intérêt public doit l'emporter sur tout. A plusieurs reprises, on a dit aux membres du Comité que la notion d'utilité publique exigeait qu'on établisse un niveau fondamental de services, qui doit être sûr et stable. D'autre part, les clients choisiront ce qu'ils entendent: les tarifs les plus bas, pas d'extras, un équipement économique. Comment alors résoudre la quadrature de ce cercle?

M. Montgomery: C'est faux que de prétendre que le public a quoi que ce soit à dire là-dedans. Si Air Canada décide quoi que ce soit, les autres sociétés doivent en faire autant, sinon c'est la faillite. Il est inutile d'essayer de se conformer aux goûts du public. Le public n'a pas le choix car ce sont les compagnies aériennes qui décident et leurs décisions sont prises dans leur propre intérêt.

M. Skelly: C'est donc Air Canada qui est chef de file et qui détermine la qualité du service, j'irais jusqu'à dire, même à l'échelon local. Est-ce bon ou mauvais, d'après vous?

M. Montgomery: Je demanderai à mon collègue Rygus de répondre.

M. Mike Rygus (vice-président général, Association internationale des machinistes, Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique): J'ai quelque chose à ajouter. Les choses ne sont pas aussi simples que cela. Il faut se dire avant tout que dans l'industrie du transport aérien, l'équipement, en général, coûte très cher, de 25 millions de dollars à 75 millions de dollars l'appareil. Pour en faire partie, il faut donc être riche. Au Canada, contrairement aux États-Unis, il y a peu de routes très achalandées. C'est donc là un des facteurs déterminants du genre d'industrie que nous pouvons nous permettre d'avoir par comparaison à ce qu'elle est aux États-Unis. Quand des douzaines de villes constituent des destinations très achalandées, cela permet toute une gamme de possibilités, et il est possible d'offrir divers niveaux de services, ce qui n'est pas le cas ici.

La flexibilité existe. En effet, à bord des avions d'Air Canada, il y a trois classes de services. En effet, vous pouvez voyager avec les nantis à l'avant de l'appareil, et il vous en coûtera 60 p. 100 de plus que le tarif économique. Il y a aussi le tarif économique, qui offre un petit peu de boisson alcoolisée et une bonne nourriture. Vous pouvez également voyager à l'arrière de l'appareil, au rabais. Tout cela à bord du même appareil. On peut donc parler de souplesse car les sociétés répondent à la demande du public. Tout cela est permis en vertu de la politique actuelle. Au Canada, on ne pourrait pas se permettre trois appareils pour offrir ces trois services différents, pour un même trajet, étant donné un trafic faible, le coût de l'équipement, d'autres facteurs intervenant encore.

[Text]

• 2055

The other thing the public must show an interest in is having a viable industry. One of the things Americans are learning very quickly over there—in 1978 economic conditions were not too bad in the U.S. Industry jumped on the bandwagon, and when they got onto this free, jungle competition, they thought this was God's gift to the industry. Well, I do not think there is an airline in the U.S. right now—not one—that can be considered to be in a fairly viable position.

They had a very interesting article in *Business Week* two weeks ago. No one wants to predict how few air carriers there will be in the U.S. five years from now. I can name you one after another that is on the verge of bankruptcy. Pan American Airlines—the only reason they are in business today is they sold a large section of their business in the hotel field and they are using that cash to stay in business. A number of other carriers are just hanging on by their fingertips because they plunged into deregulation, law-of-the-jungle competition; they over-extended themselves. There are over 100 wide-bodied aircraft around the world today sitting idle, doing nothing, on which the carriers are paying astronomical interest rates.

Mr. Benjamin: They are mothballed.

Mr. Rygus: Mothballed. So when you talk about an industry, we have to think in terms of a viable industry. If the present economic conditions continue for another year or two, we might be shocked at how few carriers will be left, how much concentration there will be, how many mergers will take place, and as a result of that, how little competition you are going to have when you are finally going to have very, very few carriers. When you understand that background, then you understand the options the public has in a country like Canada for air travel.

I want to emphasize it is a novelty in the last couple of years—and I guess this is a product of pressures and competition; call it what you will—that there is an increasing section of air travel today on discount fares. And that is a good sign. There is an area of flexibility and imaginative practices by the air carriers, and it is good for the travelling public. But they can only expect those things if the companies are able to stay in business. Show me how many companies today—and with no disrespect, Québecair is going to have a difficult time surviving because of its type of aircraft, the cost of new equipment today. They are hanging in there, not knowing how long they are going to be able to survive without a forced merger. What options are left for the public when the carriers are no longer viable? We have to look at the options from both extremities.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): A final question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

In your brief, one other interesting area always has been of concern. The airlines seem to be going through a new acquisition and we are looking offshore for that equipment. It is

[Translation]

Le public doit se montrer soucieux de la viabilité du secteur. C'est une chose que les Américains apprennent rapidement. En 1978, la conjoncture économique n'était pas trop mauvaise aux États-Unis. On s'est donc lancé, et on a cru que la libre concurrence, la loi de la jungle, était un cadeau des dieux. Pour tout dire, aujourd'hui, il n'y a pas une seule compagnie aérienne américaine qui puisse se vanter de jouir d'une position viable.

Business Week publiait un article très intéressant il y a deux semaines. Personne ne veut s'aventurer à prédire combien de transporteurs aériens américains disparaîtront d'ici cinq ans. La liste de ceux qui sont en passe de faire faillite est longue. Prenez le cas de la Pan American. C'est seulement parce qu'elle a vendu une grande partie des intérêts qu'elle détenait dans le secteur hôtelier qu'elle peut se maintenir à flot. D'autres transporteurs dansent sur la corde raide car ils ont sauté sur la déréglementation, sur la concurrence féroce. Ils se sont aventurés trop loin. De par le monde, aujourd'hui, il y a environ 100 gros appareils qui sont rivés au sol, qui ne font rien, pour lesquels les transporteurs paient des sommes pharamineuses en intérêts.

M. Benjamin: On les a mis dans la naphtaline.

M. Rygus: Exactement. Il faut songer avant tout à la viabilité de l'industrie. Si la situation économique se maintient telle quelle un an ou deux encore, on se scandalisera du nombre de transporteurs qui devront disparaître, de la concentration qui sera nécessaire, des fusions qui s'imposeront, et des limitations à la concurrence qu'entraînera une situation où il n'y aura que très peu de transporteurs. Face à ce tableau, on peut comprendre les options qui s'offrent au public dans le secteur du transport aérien dans un pays tel que le Canada.

Je voudrais mettre en lumière une nouveauté que nous ne connaissons que depuis quelques années. Si vous le voulez, c'est un sous-produit de la concurrence ou des nouvelles contraintes. Il s'agit des voyages au rabais que l'on offre de plus en plus aujourd'hui. C'est bon signe car les transporteurs aériens ont tout loisir d'être souples et de faire preuve d'imagination, et c'est le public qui en profite. Il faut cependant que les compagnies puissent se maintenir à flot. Combien de sociétés peuvent-elles se vanter d'être dans une telle situation? En effet, Québecair aura du mal à survivre à cause du type d'appareils qu'elle utilise, et du coût du renouvellement de l'équipement aujourd'hui. Québecair ne fait que se maintenir, ne sachant pas si elle pourra survivre sans avoir recours à une fusion forcée. Qu'advient-il du public quand les transporteurs n'arrivent plus à joindre les deux bouts? Il faut envisager les solutions en tenant compte des deux côtés de la médaille.

Le président suppléant (M. Deniger): Une dernière question, monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

Dans votre mémoire, vous abordez un sujet qui a toujours fait l'objet de préoccupations. En effet, les compagnies aériennes achètent leur nouvel équipement presque immanquable-

[Texte]

either to Boeing or to Europe and areas like that. We have manufacturers here who seem to be doing a bang-up job in certain fields. How do you see the policy we are developing here today, the domestic air carrier policy, ensuring that Canadian manufacturers get their product into the Canadian domestic air service and are guaranteed some kind of continuing presence there to maintain a good foothold in that technology? Have you any ideas or recommendations to us that we could include in our report so that linkage could be made between this policy, the directions it would give; and the industry, the development of Canadian equipment or offsets in this country?

• 2100

Mr. Rygus: I am glad you asked this. This is a very relevant question and it is a very timely one for the Canadian scene.

It would be rather difficult to set down an element in the aviation policy to govern that factor. It can be handled much better administratively. To some extent the government has been attempting to do it, but I must admit they have been doing a rather feeble job in that particular arena.

Again, let us take a look at the characteristics of aerospace manufacturing—the commercial side of it; forget about the military side of operations. The U.S. is now down to three companies on the commercial side of design and production. There are Boeing, McDonnell Douglas, and Lockheed in the commercial field. Lockheed is going out of the commercial field; McDonnell Douglas may not be in very long; and Boeing in its two new generations of aircraft is running around the world trying to get partners to share risks and costs in design and production. The Boeing company alone sells over 50 per cent of the commercial aircraft of the world—the world; not the free world, but the world—and yet Boeing is running around. It has a partnership with Japan; I think Canadair has a little chunk of that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The 767.

Mr. Rygus: The 757s and 767s; the two aircraft. Boeing, the biggest in the world, was not prepared to risk all its resources on those two aircraft—the design and production.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It is more than that, Mr. Rygus; but I will save that part for when Mr. Skelly has finished.

Mr. Rygus: Technology also is a question. When you are getting into competition with the Airbus in Europe, that again is a consortium. Four countries are involved. No one country was prepared to tackle that particular project because of the costs and other factors.

We are not in a position in this country to start designing and producing aircraft for the commercial market. We do not sell enough in this country to be able to stand the gaff, the

[Traduction]

ment à l'étranger. On s'adresse à Boeing ou aux fournisseurs européens. Il existe cependant au Canada des manufacturiers qui font du très bon travail dans certains domaines. Au moment où nous sommes en train de mettre au point une politique concernant le transport aérien intérieur, comment serait-il possible de veiller à ce que les manufacturiers canadiens puissent vendre leurs produits sur le marché intérieur et jouir d'une assise solide leur permettant de s'implanter dans ce secteur technologique? Avez-vous des recommandations, des points de vue, que nous pourrions ajouter à notre rapport pour que cela soit imbriqué dans la politique, dans les directives qu'il donnera? Comment pourrait-on s'assurer qu'il y a pour le Canada des retombées dans cette industrie?

M. Rygus: Je suis content que vous ayez posé cette question car elle est très pertinente, particulièrement dans le contexte canadien.

Il serait assez difficile de faire en sorte que la politique sur l'aéronautique régie cet aspect en particulier. En effet, il vaudrait beaucoup mieux procéder par voie administrative. Dans une certaine mesure, le gouvernement a essayé de faire quelque chose dans ce domaine, mais je dois admettre qu'il n'a pas tellement réussi.

Revenons un peu sur les caractéristiques de la construction aérospatiale, et parlons plutôt de son aspect commercial, plutôt que de son aspect militaire. Aux États-Unis, il ne reste que trois entreprises pour la conception et la construction d'appareils de ce genre. Ce sont Boeing, McDonnell Douglas et Lockheed pour le secteur commercial. Or, Lockheed a quitté ce secteur; McDonnell Douglas ne va peut-être pas y rester encore très longtemps et Boeing, avec ses deux nouvelles générations d'appareils, parcourt le monde entier pour essayer de trouver des partenaires auxquels faire partager les risques et les coûts de la conception et de la production. A elle seule, la société Boeing vend plus de 50 p. 100 de tous les appareils commerciaux du monde, et je ne parle pas seulement du monde libre. Elle a un partenaire au Japon et je pense que Canadair en a une part.

Le président suppléant (M. Deniger): Le 767.

M. Rygus: Ces deux appareils sont le 757 et le 767. Ainsi, bien qu'il occupe le premier rang mondial, Boeing n'était pas disposé à risquer toutes ses ressources pour la conception et la construction de ces deux appareils.

Le président suppléant (M. Deniger): Il n'y a pas que cela, monsieur Rygus. Toutefois, je vous le dirai quand M. Skelly aura terminé.

M. Rygus: La technologie est également un facteur. Lorsque vous devez faire concurrence à l'Airbus, en Europe, vous vous heurtez encore là à un consortium dont font partie quatre pays. Aucun pays n'était prêt, à lui seul, à entreprendre ce projet étant donné ces coûts et d'autres facteurs.

Le Canada n'est pas en mesure de commencer à concevoir et à construire des appareils pour le marché commercial. En effet, nous ne vendons pas assez dans notre pays pour pouvoir

[Text]

costs, development, and everything else. We are, however, in a position to demand— we have done it to some extent, but not enough, as far as I am concerned—equivalent offset work: production of parts, components, assemblies in this country to make up for the volume of aircraft purchased by our air carriers.

One company in particular that has given this country very little production is Boeing. They have sold the most aircraft but provided the least work in this country; and very, very little has been done by the government in exerting pressure to get Boeing to put more work in this country. That is one thing that needs to be done administratively; not necessarily written in the air carrier policy, but as another element of government policy that is very, very inadequate at the present time.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Skelly and Mr. Rygus.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I would be interested in hearing your comments. You had some comments to make on that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes,³⁰⁵ I have some comments.²¹¹

Mr. Ellis: Gentlemen, I will have very few questions for you. My colleagues here probably will have quite a few more. But in your appendix B, which I did read, you make the statement:

Recent Canadian Transportation Commission decisions indicate changes will be made in regulations in Canada, in line with the trend to deregulation in the U.S.

What makes you say that? I do not recall seeing them, and I am just curious why you would say that.

Mr. Montgomery: We mentioned one area in our brief. About two years ago there was a Department of Transport study about turning—I think there are 56 or 57 airfields in Canada, but I could be wrong. They were talking about turning back about half of them to the municipalities. There was not enough in the report to make it clear how they were going to turn Mirabel back to someone in that area, but the idea was they were going to have this, as you mentioned, user-pay concept. We were quite upset, because we could see a disastrous situation. That is what we mean by this one example of that.

Mr. Ellis: Some of those airports that you talk about were in northern Ontario, and there was a great deal of concern about it. I do not think anything has actually happened; I do not know whether they were flying a kite or what they were doing.

[Translation]

faire face aux coûts, aux exigences de la recherche, etc. Toutefois, nous pouvons exiger, et nous l'avons déjà fait dans une certaine mesure, mais pas assez en ce qui me concerne, que des activités équivalentes aient lieu au Canada, à savoir la fabrication de pièces détachées et de composantes, l'assemblage dans notre pays etc., afin de compenser les frais d'acquisition d'appareils assumés par nos compagnies aériennes.

Boeing, en particulier, n'a donné à notre pays que très peu d'activités en contrepartie. C'est cette société qui nous a vendu le plus d'appareils mais qui nous a accordé le moins d'activités en contrepartie. De plus, le gouvernement n'a guère insisté pour que Boeing crée davantage d'emplois au Canada. C'est quelque chose qui doit se faire au niveau administratif et qui ne nécessite pas automatiquement d'être inclus dans une politique sur le transport aérien; toutefois, la situation actuelle est tout à fait inadéquate.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Skelly et monsieur Rygus.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'aimerais savoir ce que vous aviez à dire à ce sujet, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): En effet, je voulais faire quelques observations.

M. Ellis: Messieurs, j'ai très peu de questions à vous poser. Mes collègues en auront certainement d'autres. Dans votre annexe B, que j'ai lue, vous indiquez:

Les dernières décisions de la Commission canadienne des transports indiquent que des changements seront apportés aux règlements en vigueur au Canada, parallèlement à la tendance que connaissent les États-Unis vers la déréglementation.

Qu'est-ce qui vous fait dire cela? Je ne me souviens pas avoir vu ces décisions et j'aimerais bien savoir pourquoi vous avancez cela?

M. Montgomery: Nous avons parlé d'un domaine en particulier dans notre mémoire. Il y a environ deux ans, une étude a été faite au ministère des Transports sur la possibilité de rendre aux municipalités la moitié des 56 ou 57 aérodromes que compte le Canada. Je me trompe peut-être. Le rapport n'indiquait pas clairement comment on pourrait transférer l'aéroport de Mirabel à l'une des municipalités avoisinantes, mais l'objectif était d'instaurer le système de l'impartition des coûts aux usagers. Cela nous a beaucoup inquiété car les conséquences risquaient d'être désastreuses. Voilà ce que nous voulions dire.

M. Ellis: Certains de ces aéroports se trouvent dans le nord de l'Ontario et cette suggestion avait suscité pas mal d'inquiétudes. En fait, je ne pense pas que des mesures concrètes aient été prises et je me demande si le ministère voulait tout simplement tâter le terrain.

[Texte]

But is that the only thing?—because the statement here says “recent CTC decisions”, and I was trying to think of what CTC decisions would indicate that there would be a trend to deregulation. I was curious. On the first page of your appendix B under item 1, “Airline Regulation”, it says that:

Recent Canadian Transportation Commission decisions indicate changes ... in line with the trend to “deregulation” ...

I was curious as to what CTC decisions were made that would indicate that to you.

Mr. Montgomery: That statement was written in 1978. The term “recent” relates to 1978, and we can get that for you. At the moment, my mind is blank about 1978, but we can get that to you.

Mr. Ellis: No, I do not think it is relevant. The point is I did not realize that it was 1978. The date on the top was 1980, and since it was part of the brief being delivered now—

Mr. Montgomery: This statement was some time in being prepared.

Mr. Ellis: I see.

Mr. Montgomery: The union members here will realize that when you have 13 unions preparing a document there are a lot of meetings and a lot of conversation, and while this was presented to the 1980 convention it was prepared before that.

Mr. Ellis: I do not think, Mr. Montgomery, that I would be speaking out of school if I told you that even those die-hard Tories on the committee like myself will not favour total deregulation. We would like to see an opening up of some of the regulations. We would like to see some changes. We think the policy is much too tight in many areas. But I think it is fair to say, and I do not think I am talking out of school when I say, that no one on the committee—and my colleagues, as you have gathered by now, are otherwise engaged this evening—wants to see total deregulation. I think that is a fear that you can put aside.

I would like to go back now to page 4 of your brief, which I assume was prepared just for these hearings. Is that correct?

Mr. Montgomery: Yes.

Mr. Ellis: In the second paragraph, if I read the thing correctly, you are opposing the ease of entry, claiming that it would lead to further corner-cutting on air safety and I gather some other things such as that. Why would ease of entry do that? I have the very strong feeling that if I had the money and the inclination to start an airline between here and Belleville, where there is no airline operating now, I should be able to obtain from the CTC the right to do that. That would

[Traduction]

Mais j'en reviens à cette phrase de votre mémoire, et elle ne veut rien dire d'autre? Pourtant, vous y parlez de «dernières décisions de la CCT», et je cherchais tout simplement quelles décisions de la CCT pouvaient laisser croire qu'on se dirigeait vers la déréglementation. Je serais vraiment curieux de le savoir. A la première page de votre annexe B, au paragraphe 1, intitulé «Réglementation des compagnies aériennes», il est dit que:

Les dernières décisions de la Commission canadienne des transports indiquent que des changements ... parallèlement à la tendance vers la déréglementation ...

Je serais curieux de savoir quelles décisions de la CCT vous ont permis d'en conclure cela.

M. Montgomery: Cela a été rédigé en 1978. Le terme «dernières» s'applique donc à cette année-là et nous pourrions vous transmettre les décisions dont il s'agit. Pour l'instant, j'avoue ne pas me souvenir de ces décisions de 1978, mais je vous les ferai parvenir.

M. Ellis: Non, je ne pense pas que cela soit pertinent. Je ne m'étais pas rendu compte que c'était en 1978. En effet, la date qui figure au-dessus est 1980 et étant donné que cette annexe fait partie du mémoire que vous nous avez distribué ...

M. Montgomery: Il a fallu un certain temps pour préparer cette déclaration.

M. Ellis: Je vois.

M. Montgomery: En effet, vous comprenez bien que, lorsque 13 syndicats préparent ensemble un document, il faut au préalable organiser un grand nombre de réunions et de discussions et, bien que ce document ait été présenté au Congrès de 1980, il a été rédigé bien avant cela.

M. Ellis: Je ne pense pas me tromper, monsieur Montgomery, en vous disant que même les conservateurs les plus convaincus, comme moi, qui siègent à ce Comité ne préconisent pas une déréglementation totale. Nous aimerions par contre voir la suppression ou l'élargissement si vous voulez de certains règlements. Nous voudrions également que certains changements soient apportés car, à notre avis, la politique est beaucoup trop rigide dans de nombreux domaines. Toutefois, je pense pouvoir vous dire qu'aucun membre de ce Comité n'est en faveur d'une déréglementation totale. Vous n'avez donc pas à craindre cela.

J'aimerais maintenant en revenir à la page 4 de votre mémoire qui, je suppose, a été spécialement préparé pour cette audience. C'est bien cela?

M. Montgomery: Oui.

M. Ellis: Au second paragraphe, si je comprends bien, vous vous opposez à la liberté d'entrée sur le marché en prétendant que cela nuirait encore à la sécurité et à d'autres aspects connexes. Pourquoi? À mon avis, et j'en suis fermement convaincu, si j'avais l'argent et le désir de créer une compagnie aérienne pour desservir Ottawa et Belleville, puisqu'aucune ne le fait à l'heure actuelle, la CCT devrait m'en donner le droit. J'aurais donc le droit de pénétrer sur le marché. J'aimerais

[Text]

be an entry into the field. I am curious as to why that ease of entry—

Mr. Montgomery: I would suggest to you, with all due respect, that you would not want to have an airline from here to Belleville. You would not make enough to pay for the air in your tires. You would want an airline from Toronto to Montreal.

Mr. Ellis: I do not want an airline from Toronto to Montreal because I am not interested in Toronto and Montreal.

Mr. Montgomery: Once you let in the bigger fellows, they run the other fellows out on the big runs.

I have no quarrel with you if you want to come in and run an airline from here to Belleville. That is not what we are saying. We are saying: Let the people in to free competition, and so I have enough money to buy 10 \$25-million aircraft to fly from here, from Toronto to Montreal, to Vancouver, which are the better runs.... You will not get into the United States, so you have to have a domestic operation and that is where.... You will have people appearing before you and they will want the big runs. They do not want to fly from Ottawa to Peterborough. There is no great demand to land in Peterborough. If you can land in Peterborough and then land in Toronto, that is a different thing; but the big runs are where they want to go. If you open it up, that is where the competition is going to be. God help poor Ontario airlines if you let the big fellows run as much as they want from here to Toronto.

• 2110

Mr. Ellis: With all due respect, Mr. Montgomery, we have had people before us who want to open lines from Resolute to Frobisher Bay and places like that. That is the type of thing that I see as a freer entry, which I frankly would support. If you are using a different terminology and you are not saying ease of entry but rather you are saying to restrict the competition of the major airlines, that is a different thing. I was reading here in your document that the ease of entry would be to stop someone from setting up a line to run from Resolute to Frobisher or from Ottawa to Belleville or wherever.

Mr. Rygus: Let us elaborate on this thing from a practical standpoint. Anybody who wants a route wants a profitable route. They do not want the money-losing routes. The difficulty here is that there is only a limited number of high-density, profitable routes in this country. If you make it easier for anybody to come in and horn in on the Toronto to Vancouver routes, first thing you know Air Canada and CP Air are going to lose most of their profits and the new entrant is not going to make much out of it. The current and existing airlines are going to be weakened and you will probably have no viable industry.

[Translation]

donc savoir pourquoi, à votre avis, la liberté d'entrée sur le marché...

M. Montgomery: Je suis convaincu, monsieur, qu'en créant cette compagnie, vous ne vous contenteriez pas de faire la navette entre Ottawa et Belleville. En effet, cela ne vous rapporterait même pas assez d'argent pour gonfler vos pneus. Il vous faudrait donc desservir également Toronto et Montréal.

M. Ellis: Non, car cela ne m'intéresse pas.

M. Montgomery: Une fois que les grosses compagnies ont pénétré un marché, elles éliminent ceux de leurs concurrents qui assurent des vols importants.

Mais je ne vais certainement pas vous critiquer si vous voulez créer une compagnie pour faire la navette entre Ottawa et Belleville. Ce n'est certainement pas ce que je voulais dire. Nous sommes partisans de la libre concurrence et celui qui a assez d'argent pour acheter dix appareils à 25 millions de dollars chacun pour desservir Ottawa, Toronto, Montréal et Vancouver, qui sont les itinéraires les plus profitables... Étant donné que vous ne pouvez pas aller aux États-Unis, vous devez donc vous contenter d'un circuit intérieur... des candidats vont donc comparaître devant la CCT pour desservir les grands itinéraires. Ils ne vont certainement pas demander à assurer une liaison entre Ottawa et Peterborough, car il n'y a pas suffisamment de demandes à Peterborough. Par contre, si cette demande est suffisante et que vous pouviez ensuite atterrir à Toronto, cela change tout. Toutefois, en règle générale, ce sont les longs itinéraires qui suscitent le plus d'intérêt. Si vous autorisez la libre concurrence, c'est là qu'elle va se jouer. Que Dieu vienne en aide aux pauvres compagnies ontariennes si vous laissez les grandes compagnies assurer tous les vols qu'elles veulent d'Ottawa à Toronto.

M. Ellis: Ecoutez, monsieur Montgomery, des témoins nous ont dit qu'ils voulaient assurer des vols entre des endroits comme Resolute Bay et Frobisher Bay. Voilà ce que j'envisage lorsque je parle d'une plus grande liberté d'accès et, franchement, j'appuie ce concept. Si vous employez une terminologie différente et qu'au lieu de parler de liberté d'accès, vous parlez de restreindre la concurrence des grandes compagnies, c'est différent. Dans votre document, vous dites que la liberté d'accès reviendrait à interdire à quelqu'un d'assurer une liaison entre Resolute Bay et Frobisher Bay ou entre Ottawa et Belleville, par exemple.

M. Rygus: Prenons un point de vue pratique. Quiconque veut créer un service recherche un itinéraire rentable. Personne ne veut des itinéraires non rentables. Malheureusement, le nombre d'itinéraires rentables et très fréquentés est très limité au Canada. Si vous assurez une plus grande liberté d'accès sur les itinéraires Toronto-Vancouver, Air Canada et CP Air ne vont pas tarder à perdre la majeure partie de leurs profits et le nouvel arrivant ne va pas faire des profits énormes non plus. Les compagnies existantes vont donc s'en trouver affaiblies et vous n'aurez certainement pas une industrie rentable.

[Texte]

You were talking about the entry into Resolute: How much volume or how much traffic is there for more than one carrier in that area? Because if there is not the volume, neither one of those is going to be viable very long in that particular region. That is the reality of life.

That is the whole question: If anybody can get into the profitable routes, how long are we going to have any viable carriers in this country?

Mr. Ellis: I am not sure why you have this thing about getting in on the profitable routes. There is no press here tonight, I notice, so frankly I can tell you that there will be an application from Ottawa to Belleville within the next couple of months.

Mr. Rygus: Fine.

Mr. Ellis: And the people who are going to run that line obviously think they can make money at it, or they would not be going into it.

Mr. Rygus: I hope they do.

Mr. Ellis: They are not interested in Montreal to Toronto or Toronto to Vancouver. But that is an area where ease of entry, to me, is most important.

Mr. Montgomery: There is another side of this. Eastern Provincial Airlines got the right to fly into first Montreal and then Toronto on the idea that they needed extra routes to carry the losses they had in servicing the Maritimes in the Atlantic region. So what happens is you get your nose in the door and then you depend on providing a service to Belleville; but you have to fly into Toronto also to make it viable. I am not quarrelling with the businessman's approach on this. I just think that you get a political situation where the people in Belleville want an air service from there to Ottawa, but if I come back here and ask the Department of Transport to let me fly into, say, Montreal, or maybe Toronto, because I have to have that extra income to maintain the Belleville service, I am doing what Eastern Provincial Airlines have done and what other air carriers are doing in asking to get the better runs.

What we are saying is that it is all right if you are providing a service between here and Belleville, but that is not where it is going to end.

Mr. Ellis: As a matter of fact, Ottawa—Belleville—Toronto is logical because people in Belleville do like to go to Toronto as well as coming to Ottawa.

Mr. Montgomery: Let me make a distinction here, just for the record. We are not quarrelling where there is no service. We say that is fine; let them come in and provide a service. But let us not put another airline between Toronto and Montreal and Ottawa because you are going to then destroy a profitable service.

[Traduction]

Vous avez cité le cas de celui qui veut créer une liaison entre Resolute Bay et Frobisher Bay. La demande dans cette région justifie-t-elle l'existence de plus d'une compagnie? En effet, s'il n'y a pas une demande suffisante, aucune des deux compagnies ne pourra continuer à être rentable dans cette région. C'est la réalité.

Voilà le fond de la question: Si n'importe qui peut avoir accès aux itinéraires rentables, y aura-t-il encore des compagnies rentables au Canada?

M. Ellis: Je ne comprends pas très bien pourquoi vous parlez de ces itinéraires rentables. Étant donné qu'il n'y a pas de journaliste ce soir, je peux vous dire franchement que, dans les deux mois qui suivent, une demande sera présentée pour desservir Ottawa et Belleville.

M. Rygus: Parfait.

M. Ellis: Et ceux qui présentent cette demande sont certainement convaincus que cette liaison pourrait être rentable, sinon ils ne le feraient pas.

M. Rygus: Je l'espère pour eux.

M. Ellis: Or, ils ne sont pas du tout intéressés à assurer des vols Montréal-Toronto ou Toronto-Vancouver. Dans ce cas, à mon avis, la liberté d'accès est extrêmement importante.

M. Montgomery: Mais il y a le revers de la médaille. Eastern Provincial Airlines a obtenu le droit de desservir d'abord Montréal et ensuite Toronto sous prétexte que cette compagnie avait besoin d'itinéraires supplémentaires pour absorber les pertes qu'elle connaissait dans la région de l'Atlantique. Donc, cela revient à entrer par la petite porte en demandant à desservir Belleville, mais, par la suite, vous devez également desservir Toronto pour que vos activités soient rentables. Je ne critique pas ce raisonnement. Par contre, vous vous retrouvez dans une situation politique lorsque les habitants de Belleville réclament une liaison aérienne entre leur ville et Ottawa, et que la compagnie qui assure cette liaison revient par la suite à la charge en demandant au ministère des Transports de desservir également Montréal ou Toronto car il lui faut des revenus supplémentaires pour pouvoir continuer à assurer la liaison de Belleville. En cela, cette compagnie ferait exactement ce qu'a fait Eastern Provincial Airlines et ce que d'autres compagnies ont fait pour obtenir des itinéraires plus rentables.

Tout serait parfait si la compagnie en question se limitait à une liaison entre Ottawa et Belleville, mais généralement, elle ne s'arrête pas là.

M. Ellis: En fait, Ottawa-Belleville-Toronto serait un itinéraire logique car les habitants de Belleville aiment autant aller à Toronto qu'à Ottawa.

M. Montgomery: Permettez-moi de faire ici une distinction. Nous ne critiquons pas ce principe de la liberté d'accès dans les régions où il n'y a pas de service. Au contraire, c'est parfait. Toutefois, il ne faut pas permettre à d'autres compagnies de desservir Toronto, Montréal et Ottawa car, sinon, vous allez détruire un service rentable.

[Text]

Mr. Ellis: I am going to touch on that in just a moment. What I am getting at is your obvious fear of deregulation in the United States. You could draw the parallel that in the United States there are a great number of commuter lines such as the one I am suggesting will be applying soon for a route to Ottawa—Belleville—Toronto. Those commuter lines have experienced tremendous growth in the unregulated environment in which they operate, and frankly, they are very happy with both their niche in the overall scheme of things and the profits they are making. I would think—

• 2115

Mr. Montgomery: I am going to bother Schneiderman here. He was giving us the example today of what the situation now is as far as airlines—since deregulation it is down to what percentage?

An hon. Member: The number of air flights.

Mr. Ron Schneiderman (Secretary-Treasurer, Canadian Air Line Dispatchers Association, Council of Unions in the Aviation Industry): I understand it has been cut down to approximately 70 per cent, although I think some of this could be related to the air traffic control problem. But I think as far as the airlines are concerned, it appears both are going hand in hand. They are using the air traffic control problem as an excuse to cut down on their volume.

Mr. Ellis: Are you talking about 70 per cent of the total number of airplanes or 70 per cent of those major carriers who have cut back the number of aircraft partly because of the air traffic controllers, partly because of the economy, partly because of a rationalization of their lines under deregulation to give them better loads and cut down on their costs, because some of them are losing money?

Mr. Montgomery: I think your assumption that all this has happened flies in the face of the fact that the airlines in the United States are in the worst financial situation they have been in for a long time.

Mr. Ellis: Some of them are.

An hon. Member: All of them are.

Mr. Ellis: I would argue with that.

Mr. Montgomery: I was in Washington not too long ago, when the Airline Pilots Association, in their uniforms, were picketing the White House. There are not too many \$40,000- and \$50,000-a-year pickets I have seen in my lifetime, so I stopped and talked to them. They are very upset about deregulation. They feel not only are their jobs at stake because they are cutting down on the number of flights, but they are trying to cut down on the number on a crew.

But for the record, we would support giving a licence to fly between here and Belleville. That is where it ends.

[Translation]

M. Ellis: Je reviendrai là-dessus dans un moment. Auparavant, j'aimerais avoir des précisions sur votre angoisse évidente vis-à-vis de la déréglementation aux États-Unis. On pourrait dire à cet effet qu'aux États-Unis, il existe un grand nombre de navettes comme celle dont j'ai parlé tout à l'heure au sujet d'Ottawa-Belleville-Toronto. Ces navettes se sont considérablement multipliées étant donné qu'elles ne sont soumises à aucun règlement et, franchement, elles sont tout à fait satisfaites de s'être taillées une petite part du marché et de pouvoir réaliser des profits.

M. Montgomery: Je vais sans doute ennuyer M. Schneiderman, mais il nous a dit aujourd'hui ce qu'il en était de la situation en ce qui concerne les compagnies aériennes depuis la déréglementation; le pourcentage est tombé à combien?

Une voix: Le nombre de vols.

M. Ron Schneiderman (secrétaire-trésorier de la Canadian Air Line Dispatchers Association, Council of Unions in the Aviation Industry): Je crois que ce pourcentage est tombé à environ 70 p. 100, mais ce problème s'explique aussi en partie par les difficultés de contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, en ce qui concerne les compagnies aériennes, elles se servent du prétexte des difficultés de la circulation aérienne pour réduire le nombre de leurs vols.

M. Ellis: S'agit-il de 70 p. 100 du nombre total d'appareils ou bien de 70 p. 100 des grandes compagnies qui ont réduit le nombre de leurs appareils en raison, entre autres, des problèmes de la circulation aérienne, de la situation économique et de la rationalisation de leurs services à la suite de la déréglementation afin d'assurer un meilleur taux d'achalandage de réduire ainsi leurs coûts?

M. Montgomery: L'argument que vous avancez ne correspond pas du tout à la grave crise financière que connaissent actuellement les compagnies aériennes américaines.

M. Ellis: Certaines.

Une voix: Toutes.

M. Ellis: Je ne suis pas d'accord.

M. Montgomery: Je me trouvais à Washington il n'y a pas longtemps, lorsque les membres de l'Association des pilotes aériens, en uniformes, faisaient du piquetage devant la Maison Blanche. Comme je n'avais pas eu l'occasion de voir beaucoup de piqueteurs avec des salaires de \$40,000 à \$50,000 par an, je me suis arrêté pour leur parler. La déréglementation les inquiètent beaucoup. Non seulement craignent-ils pour leur emploi, étant donné que les compagnies réduisent le nombre de vols, mais ils se rendent compte également que les compagnies essayent de comprimer les équipages.

Pour en revenir à la situation initiale, nous serions tout à fait d'accord pour qu'un permis soit accordé à une compagnie désirant faire la navette entre Ottawa et Belleville. C'est là le fond du problème.

[Texte]

Mr. Ellis: This is my last question. I guess it is perhaps more of a statement. You have to remember what I said was in the light of the consensus I am expressing, which I think I feel from my colleagues on all sides of this committee, that we are not starry-eyed deregulators. These two down here are not, and I think I sense that from all the members of the committee. But in the light of that, I think there is room for a sound policy that will allow those areas— perhaps those areas not already served—to be served, which is an ease of entry that we need. It would then be parallel with those commuter airlines in the United States, which in fact are making money and in fact have not cut back on the number of aircraft. There has been a cutback, I grant you, in the larger aircraft and the service from the larger lines as they sort themselves out. But I suggest to you in the smaller airlines that has not been true.

Mr. Rygus: All our airlines started out in 1978-1979 like a house on fire. They were buying aircraft left and right. Ask de Havilland now what happened to that spurt they had in orders. It has just about practically nose-dived completely. I know something about the manufacturers of the third-level carrier aircraft in the U.S. Most of them have had no end of lay-offs over there. The market has just absolutely nose-dived since 1980 in the commuter side also. Not only have the larger carriers dropped—in many instances they did away with flying into the smaller cities. They reduced the number of flights or discontinued flying into many of those cities.

The smaller carriers are having a hard time surviving, because what they thought was going to be the picture in 1978-79 did not turn out to be. So when, for example, oil prices jumped 100 per cent in 1980, one factor alone darn near put a lot of commuter airlines out of business. The high interest rates in the last few years just about killed a lot of the commuter services in the U.S.

So it is not all as rosy as some people make it out to be.

• 2120

Mr. Montgomery: There is one aspect of competition that concerns me, and it is that as the Canadian Labour Congress we are involved with unions in other countries. We had a delegation from Italy recently who came over here to talk about air travel between Italy and Canada. The complaint we have is that CP Air and Alitalia are the only ones that fly out of Toronto, back and forth. You can fly to Yugoslavia, the same number of air miles, at \$200 less in the fare than you can fly to Italy, because there is a nice little comfortable arrangement to limit the aircraft.

We would support ease of entry into a monopoly situation like that. But this is an international thing. I do not know what

[Traduction]

M. Ellis: Ma dernière question sera plutôt une sorte de commentaire. N'oubliez pas que tout ce que j'ai dit, je l'ai dit parce que tous les membres de ce Comité, quel que soit leur parti, ne sont pas des partisans farouches de la déréglementation. En tous cas, les deux là-bas ne le sont pas et je pense qu'il en va de même pour tous les autres membres du Comité. Cela dit, je pense qu'on pourrait quand même arrêter une politique permettant de desservir les régions qui n'ont encore aucun service et, à mon avis, nous pourrions y parvenir grâce à la liberté d'accès. La situation sera alors assez semblable à celle des navettes aux États-Unis, lesquelles sont tout à fait rentables et n'ont pas réduit le nombre d'appareils. Certes, il y a eu certaines réductions, je vous le concède, en ce qui concerne les gros appareils et les services assurés sur les principaux itinéraires. Mais cela n'est pas vrai pour les petites compagnies aériennes.

M. Rygus: Toutes nos compagnies aériennes ont commencé en 1978-1979 comme s'il y avait le feu. Tout le monde achetait des appareils à gauche et à droite. Demandez à la Société de Havilland où en était son carnet de commande à l'époque. Depuis, il est complètement retombé. Je connais un peu la situation des fournisseurs des compagnies américaines de troisième niveau. La plupart d'entre eux n'en finissent pas de décréter des mises à pied car le marché s'est complètement effondré depuis 1980, et cela est aussi vrai pour les navettes. Donc, non seulement le marché s'est effondré pour les grandes compagnies aériennes, mais ces compagnies ont également très souvent annulé leurs vols vers les petites villes. En tous cas, ils en ont réduit pas mal.

Les petites compagnies aériennes ont beaucoup de difficultés à survivre car la situation qu'elles avaient envisagée en 1978-1979 ne s'est pas concrétisée. Ainsi, par exemple, lorsque les prix du pétrole ont doublé en 1980, ce facteur à lui seul a acculé à la faillite un grand nombre de compagnies de navettes. De plus, les taux d'intérêt élevés que connaissent les États-Unis depuis plusieurs années ont entraîné la disparition d'un grand nombre de services de navettes dans ce pays.

La situation n'est donc pas aussi rose que certains le prétendent.

M. Montgomery: En tant que Congrès du travail du Canada, nous sommes en contact avec d'autres syndicats dans d'autres pays, et ce problème de concurrence me préoccupe. Nous avons eu chez nous une délégation italienne récemment, avec laquelle il a été question des transports aériens entre nos deux pays. Nos collègues se sont plaints que CP Air et Alitalia sont les seules compagnies qui desservent des vols en provenance et en destination de Toronto, alors qu'il y a des vols à destination de la Yougoslavie, ce qui représente à peu près la même distance pour \$200 de moins, simplement parce qu'il y a un accord extrêmement commode qui limite le nombre des avions.

Nous serions donc d'accord pour que l'on ouvre l'accès à ce genre de monopole. Notons bien qu'il s'agit ici d'un problème

[Text]

role the Department of Transport plays in an arrangement like that, because it is international negotiations.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Montgomery.

I do not normally sit as chairman, and I basically will never want to be chairman, because a chairman is not supposed to ask questions; but I have questions to ask. If the committee members will let me ask some questions—before I ask you about competition, I have to say a few words about what Mr. Rygus has to say about Boeing and its growth and its importance and its scope.

I have never understood why in a country like ours we spend a year, two years, debating which military aircraft we should buy, whether it is one from McDonnell Douglas or one from General Dynamics, based on offset, when basically a Crown corporation will buy huge planes whether they be from Boeing or another company and not even worry about the offset program. It seems to me, Mr. Rygus, we should not be saying is it not incredible Boeing needs Canadair to build its planes. It seems to me we should be saying before we let Air Canada, our national carrier, buy planes, we must make sure we have a very good offset program in Canada for them to buy those planes.

Mr. Montgomery: That is part of the policy we are talking about.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Good. I was not too sure when I heard Mr. Rygus speak again.

Mr. Rygus: That is exactly our position.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It seems to me also that since the Government of Canada is the sole shareholder of Air Canada, our national carrier, we should, as a government, as the people of Canada, have a say, not in the technical value of one plane versus another, but surely in the economic offset benefits that members from your unions would have, whether they are working in a plant in Longueuil, where United Aircraft is, or they are from Toronto. I will leave that aside.

Mr. Montgomery: We will make you a part of our delegation. That is a very good position. We support that wholly.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes? I did not realise I had union blood in me.

We had a panel of U.S. experts who came here. Some were favourable to deregulation; most of them, I must say, were favourable to deregulation. One was anti-deregulation. One of them had a very interesting comment. It was not a flippant remark I think he made. He basically described the 1978 United States Airline Deregulation Act as the most anti-labour piece of legislation that ever happened in the States in

[Translation]

au niveau international, et je ne sais pas exactement quel rôle le ministère des Transports a pu jouer dans les négociations de ce type d'accord.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Montgomery.

Je ne suis pas président d'habitude, et je n'ai jamais l'intention de le devenir, étant donné qu'un président ne doit en principe poser aucune question; je vais donc passer outre. Si les membres du comité me le permettent, avant de vous parler de concurrence, j'aimerais revenir sur ce que M. Rygus a pu dire sur le groupe Boeing et sa croissance, et sur son importance.

Je n'ai jamais compris pourquoi un pays comme le nôtre a besoin d'une année, ou même deux, pour décider de quel avion militaire il a besoin, s'il faut acheter un appareil de *McDonnell Douglas* ou de *General Dynamics*, tout cela en fonction des avantages que cela impliquera, alors que finalement toute société de la Couronne achètera les appareils, qu'ils soient d'une ou de l'autre de ces compagnies, sans se poser de questions sur les programmes de compensation. Il me semble, monsieur Rygus, que nous ne devrions pas dire qu'il est incroyable que Boeing ait besoin de Canadair pour pouvoir construire ses avions. Bien au contraire, nous devrions nous assurer que Air Canada, notre transporteur national, n'achète d'avions que dans la mesure où cela implique un programme de compensation et de retombées économiques au Canada.

M. Montgomery: Voilà précisément qui fait partie de la politique dont nous débattons.

Le président suppléant (M. Deniger): Très bien. Je n'étais pas sûr de bien avoir compris M. Rygus.

M. Rygus: C'est effectivement notre position.

Le président suppléant (M. Deniger): Je trouve également que le gouvernement canadien, seul actionnaire d'Air Canada, devrait, en tant que représentant des intérêts de tous les Canadiens, avoir un mot à dire, non pas tellement à propos de l'appréciation technique d'un avion par rapport à un autre, mais certainement en ce qui concerne les avantages de retombées économiques dont pourraient bénéficier les membres de vos syndicats, qu'ils soient à Longueuil, où *United Aircraft* est également installé, ou à Toronto. Je n'en dirai pas plus là-dessus pour le moment.

M. Montgomery: Nous vous associerons à notre délégation. Voilà effectivement une position très intéressante, que nous défendons entièrement.

Le président suppléant (M. Deniger): Vraiment? Je ne me connaissais pas une fibre de syndicaliste.

Nous avons eu ici le témoignage d'experts et spécialistes américains, dont certains étaient partisans de la déréglementation; la majorité d'entre eux, dois-je dire; sauf un. Il a eu à ce propos une remarque très intéressante qui n'était pas je crois faite à la légère. Un témoin a en effet parlé de cette Loi sur la déréglementation du transport aérien, comme de la loi la plus contraire aux intérêts ouvriers qui ait été adoptée dans les 20 dernières années. J'aimerais savoir ce que vous en dites.

[Texte]

the last 20 years. I was wondering what your comments would be on his comment.

Mr. Montgomery: Mike Rygus is the expert on that.

Mr. Rygus: It just so happens that we have a lot of documents here dealing with those very specific provisions. We will get you some copies here—a very timely article in *Business Week* on how the CAB may continue to live on. It is supposed to go out of existence in 1985 and there is a lot of thinking now that it might live on forever, on the basis of experience that exists at the present time. You can have these documents. We have documents here which are extracts out of the Airline Deregulation Act of 1978, and we have documents here which are labour protective provisions in the event of merger.

I could talk a great length of time on these. Let me try to be very brief. Prior to the Airline Deregulation Act of 1978 there was an established set of rules, which were upheld by the courts in the U.S. and which CAB established, that in the event of merger there had to be a certain set of specified labour protective conditions agreed upon and implemented by the two merging companies before CAB would approve the merger. That is still in effect, and it is working reasonably well. The problem arose when the Airline Deregulation Act came into being. They attempted to take care of a number of things that would arise out of deregulation, such as reduction of employees, dislocations, and all of those things but, as is typical of new legislation sometimes, they said, yes, these things can only happen when there is a lay-off in excess of 7.5 per cent of the workforce. And now they are arguing whether those lay-offs in excess of 7.5 per cent are caused by deregulation, caused by economic conditions, caused by umpteen other factors. And whilst there are some protective provisions in the deregulation act, nobody knows when and which ones kicked in. So the whole thing is a total chaos. But what we had prior to that was a good set of protective conditions, and now the whole thing is a jungle.

There is an attempt now being made to hasten the exit of CAB but, in order to get even with that side of the proponents, there are other people who are proposing much stronger labour protective provisions. So the good lord only knows where that whole mess is going to wind up at.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It seems to me, Mr. Rygus, from the witnesses whom we have heard, when we were asking about the U.S. experience—and we actually had a U.S. airline representative come as a witness—and we were comparing their costs per mile, for example, with our own, we found that it was much cheaper there than in Canada. We then asked whether or not they were unionized, and all of them, the so-called cheap operators, the new operators, the ones who have just come on the market, the ones that were

[Traduction]

M. Montgomery: Je crois que M. Mike Rygus est spécialiste dans ce domaine.

M. Rygus: Il se trouve précisément que nous avons des tas de documents sur ces dispositions très techniques. Nous allons vous faire passer des copies—il y a d'ailleurs un article extrêmement intéressant dans *Business Week* sur l'avenir de la CAB. Cette commission devait d'abord disparaître en 1985, et l'on pense de plus en plus maintenant, en fonction de ce qui se passe, qu'elle ne risque pas de mourir de sitôt. Vous pouvez avoir les documents en question. Il y a des extraits de la Loi sur la déréglementation de 1978, ainsi qu'un certain nombre de dispositions destinées à assurer une protection des salariés en cas de fusion.

De tout cela je pourrais parler très longtemps. Je vais donc essayer de résumer. Avant cette Loi sur la déréglementation de 1978, il y avait un ensemble de règlements, défendus par les tribunaux américains et qui avaient été établis par la Commission de l'aviation civile, stipulant que toute fusion devait se faire dans certaines conditions de protection de l'emploi et de la main-d'oeuvre, conditions sur lesquelles les deux sociétés destinées à fusionner devaient s'être entendues avant que la Commission n'approuve l'opération. Ces dispositions sont toujours en vigueur, et le dispositif fonctionne de façon relativement satisfaisante. Toutefois, au moment où cette nouvelle loi est entrée en vigueur, une foule de problèmes se sont posés. On a donc voulu prévoir un cadre juridique en cas de réduction du nombre des employés, de démantèlement, etc., comme c'est le cas à chaque fois qu'une nouvelle loi est adoptée; on a voulu continuer à assurer cette protection lorsque les licenciements dépassaient 7,5 p. 100 de la force de travail, et maintenant ils se disputent pour savoir si ces pourcentages au-dessus de 7,5 sont le résultat de la déréglementation, ou au contraire des simples conditions économiques relevant de toute une autre série de facteurs. Et bien qu'il y ait des dispositions protectrices dans la Loi sur la déréglementation, personne ne sait exactement comment les appliquer. C'est donc le cahot total. Alors que l'on avait jusque-là un ensemble de mesures de protection qui donnaient satisfaction.

D'un côté on essaie de se débarrasser le plus vite possible de la CAB, mais pour faire pièce à ces propositions on réclame par ailleurs des mesures de protection beaucoup plus sévères. Dieu sait sur quoi tout cela va déboucher!

Le président suppléant (M. Deniger): Lorsque nous avons établi des comparaisons de coût par mille de vol, entre le Canada et les États-Unis—et nous avions un représentant d'une compagnie comme témoin—il est apparu que les Américains avaient des coûts beaucoup plus bas. Or il est apparu également que ces nouvelles compagnies qui offrent des prix si intéressants, et qui viennent d'arriver sur le marché pour parfois enchâsser les grands comme vous les appelez, ne sont pas syndiquées—ce qui leur permet précisément des coûts

[Text]

competing with the big boys as you called them who are going out of business, were all non-unionized —hence their lower costs, hence the cheaper fares they would charge in the end to the public. Do you feel that that is a danger in Canada?

You said, I think, Mr. Montgomery, that you sort of favoured ease-of-entry. Are you not afraid that, if you do favour ease-of-entry, you will have a lot of companies coming in which will have capital to invest, will be able to operate, and will not be unionized and, being non-unionized, would then be able to provide cheaper costs and cheaper fares to their competitors and to the clients?

Mr. Montgomery: Maybe I did not make myself clear. I said ease-of-entry where there was no present service: for example, from here to Belleville. The example of the airlines you are talking about are some of them which have been set up such as one I know of which flies from St. Louis to the old Dallas airport. You cannot get a connecting flight out of the old Dallas airport. They are flying with a 2-man crew rather than a 3-man crew. They are flying with less airline attendants on board. That is where the cost-saving comes in. But the big problem lies in what you must still remember comes from the cost of the aircraft, the cost of the money you borrow to pay for the aircraft, and the cost of energy. Now, I think it runs better than 33 per cent now of the cost of operating just for the gasoline you need to buy. And then you have the other things. You can skim a little bit off the maintenance on the ground. You can skim on other things, too, but that catches up with you.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): De-icing.

Mr. Montgomery: Yes. Well, the thing is that we believe that, as some computer expert said, if you de-ice every hour, then you can save \$75,000 a year. But those costs may be very temporary. You know, they saved some money on de-icing fluid in Washington, but it is not going to be a very profitable saving for them.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you.

Mr. Rygus: The safety record of the commuter aircraft is the most horrible of all carriers in the U.S., and those are the guys who cut corners. That is how they survive.

Mr. Benjamin: They play with people's lives in order to save money.

Mr. Rygus: Right.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you. I have really abused my time as the chairman. I recognize Mr. Benjamin for 10 minutes; then Mrs. Côté.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to welcome my colleagues and, particularly, Mike Rygus, whom I have not seen for quite a while. There was an occasion when the machinists were so hard up for a speaker that they invited me to go to a council meeting in Niagara Falls a number of years

[Translation]

beaucoup plus bas, et des tarifs plus intéressants. Craignez-vous que le même processus ne menace le Canada?

Monsieur Montgomery, vous avez dit, je crois, que vous étiez partisan d'une ouverture. Ne craignez-vous pas, si vous permettez cette ouverture plus grande, que toute une série de sociétés vont arriver avec des capitaux à investir, et concurrencer les autres sans être syndiquées, c'est-à-dire en étant en mesure de battre leurs concurrents au niveau des prix aux consommateurs?

M. Montgomery: Peut-être ne me suis-je pas expliqué suffisamment clairement. J'ai parlé d'une ouverture là où il n'y a pas de vol assuré: par exemple d'ici à Belleville. Certaines de ces compagnies dont vous parlez, sont comme celles qui assurent un vol entre St-Louis et le vieil aéroport de Dallas. En fait jusqu'ici il était impossible d'avoir un vol en partance de ce vieil aéroport de Dallas. Ils assurent donc un vol avec un équipage de deux personnes au lieu de trois. D'où l'économie. Mais n'oubliez pas que l'essentiel du problème, vient du prix de l'avion, du prix de l'argent que vous empruntez pour l'acheter, et du prix de l'énergie. À ce sujet, je crois que le carburant représente à lui seul 33 p. 100 du coût total de l'utilisation de l'appareil. À cela il faut encore ajouter des tas de choses. Vous pouvez économiser un petit peu sur l'entretien au sol, et sur quelques autres postes, mais cela ne va pas très loin.

Le président suppléant (M. Deniger): Sur le dégivrage par exemple.

M. Montgomery: Oui. Selon certains experts, vous pouvez économiser \$75,000 par an en dégivrant toutes les heures. Ces frais sont par ailleurs parfois très temporaires. Vous savez sans doute qu'ils avaient précisément économisé sur l'antigel à Washington, voilà une économie qui ne va pas beaucoup leur rapporter.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci.

M. Rygus: Le dossier sécuritaire de ces avions qui font la navette est précisément le plus catastrophique chez tous les transporteurs américains, et c'est précisément là qu'on essaie de faire des économies de bout de chandelle. C'est ce qui leur permet de survivre.

M. Benjamin: C'est-à-dire qu'ils jouent avec des vies humaines pour économiser.

M. Rygus: Exactement.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup. Je crois que j'ai vraiment exagéré, étant donné que je suis président. Je donne à M. Benjamin 10 minutes; viendra ensuite M^{me} Côté.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue à mes collègues et tout particulièrement à Mike Rygus, que je n'avais pas vu depuis longtemps. Je me souviens d'une conférence à Niagara Falls il y a plusieurs années, où ils avaient absolument besoin d'un représentant des techniciens,

[Texte]

ago, which I will always remember, and they gave me a nice desk pen and what-not, which is still on my desk.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Have they invited you since?

Mr. Benjamin: No. I think they learned their lesson. Mr. Chairman, I have a couple of questions I would like to raise. One thing I love about this country and its people is that we are a very strange group. We sit around every few years and examine our collective navels about railroads and about airlines and what-not, and we come up with the great Canadian tradition of compromises. But let us move now from the nineteenth century to the twentieth century.

• 2130

There is this incessant using of the United States experience as compared to Canada, and the word "market" has been presented to us lots of times. There is a country with a smaller geography, a milder climate, 10 times the population; ergo, would you agree that any things that they are doing do not necessarily fit in this country because we have a little, narrow corridor east and west for 5,000 miles and not much else? Would you agree that there is not room for more than a few airlines in this country or they will go belly up?.

Mr. Rygus: No question about it.

Mr. Montgomery: No more can we transplant European experience.

Mr. Benjamin: Right; we can never copy completely what somebody else is doing. We can maybe learn from some of their experiences, but other than that we have to apply a Canadian solution to a Canadian problem.

We have gone around on this route for 14 years. I have been here, and I remember years before: a couple or three investors say they want to start up an airline and go to Yorkton. Fine, they get the licence and they go to Yorkton, and six months later they are losing their shirt. They rush to Ottawa and say: Please, can we have a subsidy or a flight on to Winnipeg? There has been a congenital history in this country of that sort of thing, whether it was railroads, trucks, buses, airlines, you name it. We keep going through it time and again, and I am optimistic that the CLC and the unions involved in the airline industry are not necessarily in disagreement with what our history has been in this whole experience. Am I correct in assuming that?

We have a problem also—and I know the minister is agonizing over it and every member on this committee is: the matter of whether there should be two or three national carriers. Again, look at the Canadian market. Do you believe it is a large enough market yet for more than the two present national carriers or that more time will have to pass before it is?

I wonder, and as a former member of a railway union I appreciate all the problems that unions have re seniority lists

[Traduction]

et où on m'a offert un très beau stylo d'ailleurs, qui se trouve toujours sur mon bureau.

Le président suppléant (M. Deniger): Est-ce qu'ils vous ont réinvité?

M. Benjamin: Non. Je crois qu'ils n'ont pas oublié la leçon. Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser. J'aimerais d'abord faire remarquer que ce pays, et ses habitants, sont quelque chose d'assez remarquables. Voilà que nous nous retrouvons régulièrement au fil des années, pour examiner nos petits problèmes concernant les chemins de fer, les lignes aériennes, etc., et pour en arriver toujours à respecter cette grande tradition canadienne du compromis. Mais essayons de passer du 19^{ème} au 20^{ème} siècle.

On compare toujours les États-Unis au Canada, et à ce propos on a parlé plusieurs fois de «marché». Or, les États-Unis sont un pays plus petit, avec un climat plus clément, et une population 10 fois plus importante que la nôtre; j'aimerais donc rappeler que ce qui se passe là-bas ne s'applique pas nécessairement à notre pays, c'est-à-dire à cette bande étroite de 5,000 milles de long, d'est en ouest. Êtes-vous d'accord pour reconnaître qu'il n'y a peut-être dans ce pays de place que pour quelques compagnies aériennes, sinon, il y aurait de nombreuses faillites?

M. Rygus: Sans aucun doute.

M. Montgomery: L'expérience européenne ne peut pas non plus être transplantée chez nous.

M. Benjamin: Exactement; nous ne pouvons jamais copier de façon fidèle ce qui se fait ailleurs. Nous pouvons nous en inspirer, mais au-delà de cela il faut appliquer des solutions canadiennes aux problèmes canadiens.

Voilà 14 ans que nous discutons de ces questions. Je me rappelle qu'il y a quelques années j'ai participé à ces débats: je me souviens de quelques investisseurs qui voulaient mettre sur pied une compagnie aérienne à Yorkton. Après avoir obtenu leur licence ils y sont allés, ils sont revenus six mois plus tard complètement ruinés, pour demander à Ottawa des crédits, et le droit de desservir Winnipeg. Il y a une espèce de répétition du phénomène dans l'histoire de notre pays, qu'il s'agisse des chemins de fer, des transports routiers, des autobus, ou des transports aériens, vous l'avez dit. Voilà donc un problème qui se représente régulièrement, et je suis sûr que le CTC et les syndicats de l'industrie aéronautique ne me donneront pas tort dans mon interprétation de l'histoire canadienne, dans ce domaine.

Il y a un autre problème, et je sais que le ministre s'en arrache les cheveux, en même temps que chaque membre de ce comité: Il s'agit de la question des deux ou trois transporteurs nationaux. Encore une fois, considérez l'état du marché canadien. Pensez-vous réellement qu'il soit suffisant pour permettre l'entrée d'un troisième transporteur national, étant donné la situation actuelle?

Je me demande: En tant qu'ancien membre d'un syndicat de chemins de fer, je connais les revendications des syndicalis-

[Text]

and what not May I tell you quite frankly that, as far as I am concerned, I could not care less if Max Ward went belly-up tomorrow. The tragedy is that several hundred people would be out on the street. Would it be your view that the trade union movement, all of your different organizations, would be willing to sit down with Air Canada, CP Air or whatever; that over a period of time, through attrition, retirements and so on, other airlines could absorb those people? I know the minister is agonizing about it. All of us have been. It is a tough one.

The reason I have no sympathy for Mr. Ward is that he is the guy who 25 years ago came to the Government of Canada and said: I am not interested in scheduled routes; I do not want anything to do with them; all I want are cheap charter flights at my convenience. Everybody said fine. He got his licence under those conditions. Now, 25 years later, he has completely changed his tune. He wants to be a national carrier. I say to hell with him. The taxpayers developed Air Canada and Trans-Canada Airlines. Then we let CP Air have some of the action, and we have been giving them money.

What do you think would be a solution or a way of working towards whatever has to happen to Wardair?

Mr. Montgomery: We believe this committee should be looking at what number of viable airlines this country can support. We did not come here to suggest that we put them all together. Obviously, we can support only two major railroads and a couple of smaller ones. I think this is prior to what we are talking about on policy: you have to look at what the economy will take as far as airlines are concerned.

The argument about having a number of airlines is obviously there are a number of presidents to pay and head offices to maintain. But that is what we are talking about when we say you should direct it to the basic policy, your question. How many airlines should there be?

The biggest charter airline went belly up in England just recently and Max Ward had certainly patterned his style after it. But somewhere along the line this is what we are talking about and this is what the committee should direct its attention to: How many airlines would be the most efficient way to make use of public dollars and protect the air traveller? We are subsidizing them all now, one way or another. Somewhere along the line, 15 airlines does not mean they are going to be more effective than having two or three. But that is the policy we are talking about. We did not come here to tell you what that should be, but that is part of the decision this committee should be looking at, and that is the Department of Transport policy; that we can support so many regionals, so many nationals and whether the locals should be part of the national structure. It does not mean that it is more efficient to have Air Ontario operating than something else. That should be looked at. We make no comments on it, but that should be examined by the committee.

[Translation]

tes à propos de l'ancienneté etc Mais pour vous parler très franchement, je ne me soucie guère que Max Ward puisse faire faillite ou non. Le seul ennui c'est que cela entraînerait le licenciement de plusieurs centaines de personnes, qui seraient du jour au lendemain à la rue. Voilà la tragédie. Pensez-vous que les syndicats et différents organismes représentatifs soient alors capables de s'asseoir à une même table avec Air Canada, CP Air ou autre, pour que les licenciés puissent être réembauchés, grâce aux départs à la retraite, etc. C'est là le problème majeur pour le ministre, et pour nous tous. C'est un morceau difficile à avaler.

La raison pour laquelle je n'ai aucune sympathie pour M. Ward, c'est qu'il est venu, il y a 25 ans de cela, nous dire ici: Les vols réguliers ne m'intéressent pas; tout ce que je veux, ce sont des vols nolisés à bon marché et à ma convenance. On lui a donné carte blanche. Il a donc obtenu une licence de transporteur, et voilà que 25 ans plus tard il a complètement changé son fusil d'épaule et veut être maintenant transporteur international. Je dis donc, qu'il aille se faire voir ailleurs. C'est grâce à l'argent des contribuables qu'on a pu mettre sur pied Air Canada et Trans-Canada Airlines. Puis CP Air a pu lui aussi se mettre en liste, et on leur a même versé des fonds.

Comment à votre avis, pourrait-on résoudre ce problème de Wardair de façon permanente?

M. Montgomery: Je crois que le comité devrait étudier combien de compagnies aériennes rentables le marché canadien peut s'offrir. Nous ne sommes pas ici pour suggérer qu'on les fusionne toutes ensemble. Dans le domaine des chemins de fer, de toute évidence, nous ne pouvons faire vivre que deux sociétés principales, et quelques autres petites. En matière de politique, il faut donc avant tout voir ce qui se passe du côté économique.

Mais, si vous avez plusieurs compagnies aériennes, vous devrez aussi payer plusieurs présidents, et entretenir plusieurs bureaux. Voilà exactement ce que nous voulons dire lorsque nous parlons de fondement de votre politique. Combien de compagnies aériennes devrait-il donc y avoir?

La plus importante des compagnies de vols nolisés, en Angleterre, vient juste de faire faillite, or je suis certain que Max Ward s'était inspiré de l'exemple britannique en matière de vols nolisés. Mais la question essentielle dont il doit être question ici, est celle du nombre optimum de compagnies aériennes, permettant la gestion la plus efficace des deniers publics en même temps que la meilleure protection du consommateur de voyages aériens. D'une certaine manière nous les subventionnons toutes. Et rien ne dit que 15 compagnies soient plus efficaces que 2 ou 3. Or voilà précisément la politique dont il est question. Nous ne sommes pas venus ici pour vous dire ce qu'elle doit être, mais le comité devrait arriver à une conclusion concernant précisément la politique du ministère des Transports; c'est-à-dire la politique de soutien aux compagnies régionales, nationales et même éventuellement locales. Rien ne prouve qu'il soit plus intéressant d'avoir Air Ontario que quoi que ce soit d'autre. Il faut donc examiner la question de près. Nous ne faisons pour le moment aucun commentaire, tout cela fera partie du travail du comité.

[Texte]

• 2135

Mr. Benjamin: I have a feeling that the present minister is trying to undo the user-pay concept of a former minister. Would you agree that if one were to implement and follow user-pay to its logical conclusion that there would be no airline, no trucking company, no railway in business?

Mr. Montgomery: And there would be no ships in the St. Lawrence Seaway.

Mr. Benjamin: Right. So it is correct to say, is it not, that every mode of transportation, in one way or another, directly and indirectly, has been subsidized in this country since the wheel was invented?

Mr. Montgomery: Transportation, whether it is by ship, rail or air or motor transport, is a necessity; we cannot do without it. It cannot be left to the free marketplace to decide who is going to deliver by air, truck, rail, or ship; it has to be a government responsibility. We have regulations that may not be the best and may not be the best applied, but they are there for a reason.

Another thing that concerns me about the Americans and about the Canadians is that these regulations were, for the most part, put in effect by the carriers—the public did not rush to the government for these—and now that they find the shoes are a little tight they want to change it. I can see the day in the States where they are going to be back asking the government to put the regulations back in force. These things happen in cycles.

Mr. Benjamin: There has been much said about the CTC and what authority it should have, and I am one of those who believes that there has to be some kind of a public body to which the public can come to whenever they can.

Our experience with the Rail Transport Committee, by establishing a subcommittee based in Saskatoon, is that the local folks do not feel frightened about going to some formal, semijudicial thing about a branch line, and it does not matter if it is the reeve of the municipality or a little farmer. I have submitted that maybe the Air Transport Committee should have a subcommittee based in Vancouver or Edmonton and one in Halifax, so that when these issues re local carriers or local regional carriers come up there is better access for the public and the employees, because most of them cannot afford expensive lawyers and trips of 2,000 miles to Ottawa. Would you buy that sort of a—

Mr. Montgomery: It depends on the composition of the board and what authority they have. You have Bill C-92 coming in now about the ports and harbours and piers. They are talking about a national board with regional boards that are responsible to them. This may work. A lot of things depend on the intent of the people involved, and so on. You are asking me a question, do I still beat my wife?

[Traduction]

M. Benjamin: J'ai l'impression que le ministre actuel revient sur la politique précédente, qui faisait payer à l'usager. Or, cette politique, poursuivie jusqu'à l'extrême, aboutirait à la disparition des lignes aériennes, des compagnies de transport routier ou de chemin de fer.

M. Montgomery: Il n'y aurait aucun bateau sur la voie du Saint-Laurent.

M. Benjamin: En effet. Il est donc bien exact, que tout mode de transport, directement ou indirectement, a toujours été subventionné dans ce pays depuis que la roue a été inventée?

M. Montgomery: Nous avons un besoin vital de ces modes de transport, qu'il s'agisse des chemins de fer, des transports aériens ou autres, et on ne peut les abandonner aux lois du marché et de la concurrence; cela fait partie du domaine de compétence et de responsabilité gouvernementale. Nos règlements ne sont peut-être pas les meilleurs, ils ne sont peut-être pas toujours appliqués de la meilleure façon possible, mais ils ont une raison d'être.

Une autre question me préoccupe, aussi bien en ce qui concerne les Américains que les Canadiens, et c'est que ces règlements, pour l'essentiel, ont été réclamés par les transporteurs. Ce n'est pas le public qui est venu frapper à la porte des ministères—et voilà que ces mêmes transporteurs trouvent ce cadre un peu trop étroit et veulent en changer. Je vois déjà venir le jour où les transporteurs américains reviendront demander au gouvernement de réglementer à nouveau leur industrie. C'est la loi des cycles.

M. Benjamin: Il a beaucoup été question de la CCT, et des pouvoirs qui devraient lui être confiés; je fais partie de ceux qui pensent qu'il devrait y avoir un organisme public, auquel les Canadiens puissent s'adresser lorsqu'ils le désirent.

Notre expérience avec le Comité des transports par chemin de fer, et notamment avec le sous-comité constitué à Saskatoon, c'est que la population locale n'hésite pas à s'adresser à une instance officielle, parajudiciaire ou autre, à propos d'une ligne quelconque, et on ne fait aucune différence entre un préfet ou un simple fermier. J'ai proposé qu'un sous-comité du Comité des transports aériens soit établi à Vancouver ou à Edmonton, et un autre à Halifax, afin de permettre des contacts plus faciles avec la population et les employés, à chaque fois qu'une question serait soulevée à propos de transporteurs régionaux ou locaux, étant donné qu'ils ne peuvent pas toujours souffrir des frais d'avocat élevés et des voyages de 2,000 milles jusqu'à Ottawa. Est-ce que cette idée vous intéresserait?

M. Montgomery: Tout dépend de la composition de la commission et de ses attributions. Le Bill C-92, loi sur les ports et jetées de l'État, va bientôt être discuté; il est question d'une commission nationale avec des représentations régionales. Cela va peut-être marcher, beaucoup de choses dépendent des intentions des responsables. C'est un peu comme si vous me demandiez si je bats toujours ma femme.

[Text]

Mr. Benjamin: May I say, Mr. Chairman, in closing, that later this year we hope that you and many others will want to appear before this committee when we deal with ports policy, because we would like the views of CLC, as well as many others. I think the bill has been circulated fairly widely. We hope you will be ready, and that might occur in May or June, or who knows.

Mr. Montgomery: As a matter of fact, last week the Council of Maritime Unions met in Toronto, and that was one of the subjects on the agenda. We certainly have some views because we have the people that man the ships and load the ships and repair the docks, and so on, which are all part of our operation.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I think that would be a very worthwhile exercise if the CLC and its affiliate members participate in the ports policy debate. I think tonight is an example that it is valuable information in testimony.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur Montgomery, je regrette de n'avoir pas eu le temps de lire attentivement votre mémoire. J'aurais quelques questions à vous poser au sujet de la concurrence et l'effet que cela peut avoir sur une centrale syndicale, par exemple, sur le Congrès du travail du Canada par rapport à vos employés.

• 2140

Nous avons entendu, lors de séances antérieures, les représentants d'Air Canada, du Canadien National, de Nordair et de Québecair. Ils sont venus nous parler de la lutte farouche que ces quatre transporteurs se font au sujet du trajet de Toronto. J'aimerais savoir ce que cela représente pour le Congrès du travail du Canada de voir deux transporteurs nationaux et deux transporteurs régionaux se livrer une telle concurrence. Croyez-vous que cela est sain et bon et que l'on doit continuer ainsi? Avez-vous une opinion à ce sujet?

Vous dites aussi, pour ce qui est d'un troisième transporteur national, qu'il s'agit d'une décision politique et que nous devrions la prendre. Mais, il me semble que vous seriez en bonne position pour nous dire ce que vous pensez réellement des possibilités économiques pour un troisième transporteur national en plus des quatre transporteurs qui se font déjà la lutte au sujet de Toronto.

Mr. Rygus: Mr. Chairman, if I may, I happen to be familiar with both the two major carriers and the two regionals competing for the Montreal-Toronto run. It is a good experiment. I guess, if you were to get the exact information from both Nordair and Québecair, they are losing money on that run. It is one thing to get the routes and another thing to make it pay. Hopefully, I guess they are looking down the road that it might become a payable proposition.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am sorry, who is losing money?

[Translation]

M. Benjamin: Pour conclure, monsieur le président, j'aimerais dire que nous espérons que vous pourrez comparaître devant ce comité lorsqu'il sera question des politiques portuaires, étant donné que l'opinion du CTC nous intéresse beaucoup. Je pense que le projet de loi a déjà été largement diffusé, et que vous serez prêt, au mois de mai ou au mois de juin.

M. Montgomery: De fait, le Conseil des syndicats maritimes s'est réuni à Toronto la semaine dernière, et a mis la question à l'ordre du jour. Nous aurons certainement quelque chose à dire, étant donné que nous avons des syndiqués qui font partie des équipages, qui chargent les bateaux et qui travaillent dans les chantiers de réparation; nous sommes donc représentés dans ce secteur.

Le président suppléant (M. Deniger): Je pense qu'il serait effectivement très intéressant que le CTC et ses affiliés puissent participer à la discussion sur la politique relative aux installations portuaires. Je pense que la réunion de ce soir montre à quel point ce genre de témoignage est précieux.

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Montgomery, I regret that I could not read more closely your brief. I would have some questions to ask you about competition and, more specifically, about how it can affect a union like yours and the unionized employees.

At previous meetings, we heard representatives from Air Canada, Canadian National, Nordair and Québecair. They came to tell us how these four carriers are fighting for the Toronto route. I would like to know what the Canada Labour Congress thinks of such a competition between two national carriers and two regional carriers. Do you think this is healthy and good and that it should be maintained? Do you have an opinion on this?

Concerning a third national carrier, you add that it is a political decision and that it should be made. But I think you would be able to tell us what would be the economic potential of a third national carrier that would be added to those four carriers I already mentioned.

M. Rygus: Monsieur le président, si vous me le permettez, je suis au courant de cette situation pour le trajet de Montréal-Toronto. C'est une bonne expérience. Je crois que Nordair et Québecair perdent de l'argent sur ce trajet. C'est une chose d'obtenir un trajet et c'en est une autre de le rendre rentable. Ils prévoient que cette entreprise le deviendra à un moment donné.

Le président suppléant (M. Deniger): Excusez-moi, mais qui perd de l'argent?

[Texte]

Mr. Rygus: Nordair and Quebecair. My information is that they are losing money on the Montreal—Toronto routes right now.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Quebecair, yes, but I doubt if Nordair is.

Mr. Rygus: Now, one of the problems is that we have been accustomed over the years to seeing air travel increase by 15 to 20 per cent a year. There has been a drop-off or decline or level-out in the number of people travelling by air. Air fares have risen sharply, no question about it, and people are just not travelling as much by air. It is a good experiment to test the market, but we should not jump to the conclusion that it is so profitable that everybody is going to have a lucrative run in those areas.

Air travel has tapered off. In fact, Air Canada has reduced the number of flights between Toronto and Montreal and between Ottawa and Toronto. Whilst they are reducing the number of flights, the others are trying to come in, and Air Canada has been the most successful one on some of these routes. We see nothing wrong with testing the market for competition, but it is not an easy market to break into when you do not have... well, unfortunately, Quebecair does not have as many modern-equipped aircraft the same size to be in the same league. Competition is fine, but not everybody is going to make it.

When you think in terms of so many passengers travelling that run during a month, how many more carriers can enter that market and all of them make money on it? That is the whole question.

Mr. Benjamin: The question is, which ones will go first?

Mr. Montgomery: In addition, they are not equal competitors. Most people book Air Canada, because if you miss a flight at 9.00 o'clock you can get on standby for 9.30. From here to Toronto, for example, Air Ontario has two or three flights a day, and if you miss one of those, you have to try to get on Air Canada or another airline. So, they are not equal competitors. Even CP is not an equal competitor because they do not have the frequency of flights.

I know from my own experience—and I go the Toronto route quite often—I will go out there and get a standby on Air Canada. There is no use trying to get a standby on Quebecair, or any other airline, because they do not have a back-up series of flights. The trouble with competition is that there has to be some equality about the competitors; they have to have the same resources, the same opportunity. I know my secretary books on Air Canada. If I cannot get on Air Canada, she will try something else, but the first choice is always Air Canada because they have more choices. This is why we are going to have difficulty with regional airlines; they just do not have the same appeal to the traveller because they do not have the same choice of flights.

Mr. Benjamin: May I suggest the train, it is a nice overnight sleep to Toronto.

[Traduction]

M. Rygus: Nordair et Québecair. Selon mes renseignements, ils perdent pour l'instant de l'argent sur le trajet Montréal-Toronto.

Le président suppléant (M. Deniger): Québecair, certes, mais Nordair, j'en doute.

M. Rygus: Le problème est que depuis quelques années les déplacements aériens augmentent de 15 à 20 p. 100 par année. Maintenant, ils connaissent une baisse ou à peine un plateau. Les prix des billets ont grimpé, c'est certain, et les gens voyagent moins par avion. Il est utile de mettre le marché à l'épreuve, mais nous ne devrions pas en conclure nécessairement que c'est tellement rentable que tous les vols seront lucratifs pour tout le monde.

Les voyages en avion ont atteint un plateau. En fait, Air Canada a réduit le nombre de vols entre Toronto et Montréal et entre Ottawa et Toronto. Pendant ce temps, les autres tentent d'occuper les créneaux laissés libres, et les vols d'Air Canada sur ces trajets ont été parmi les plus rentables. Il n'est pas mauvais de faire concurrence sur ce marché, mais ce n'est pas facile lorsqu'on a... malheureusement, Québecair ne dispose pas de gros appareils aussi modernes que les autres. La concurrence c'est parfait, mais elle n'est pas pour tous.

Le nombre de voyageurs par mois est limité, tous les transporteurs entrant sur ce marché ne pourront y faire des bénéfices? C'est ce qui importe.

M. Benjamin: Ce qui importe, c'est d'être le premier.

M. Montgomery: De plus, ils ne jouent pas à armes égales. La plupart des gens font des réservations sur Air Canada car s'ils manquent le vol de 9 heures, ils peuvent attendre celui de 9h30. Par exemple, d'ici à Toronto, Air Ontario a deux ou trois vols par jour, et si vous en manquez un, vous devez réserver sur Air Canada ou ailleurs. Donc, les armes ne sont pas égales. Il en est de même pour CP parce que ses vols ne sont pas aussi fréquents.

D'après ma propre expérience—et je me rends souvent à Toronto—je me rends à l'aéroport et m'inscris sur la liste d'attente d'Air Canada. C'est inutile de s'adresser à Québecair, ou à toute autre compagnie, parce que leurs vols ne sont pas assez fréquents. La concurrence pose certaines difficultés car il doit y avoir une certaine égalité entre les rivaux; ils doivent disposer des mêmes ressources et des mêmes occasions. Je sais que ma secrétaire réserve sur Air Canada. S'il n'y a pas de place, elle en essaiera une autre, mais son premier choix est toujours Air Canada parce qu'on y offre plusieurs options. C'est pourquoi les transporteurs régionaux connaîtront certaines difficultés. Ils ne sont pas aussi populaires parce qu'ils n'offrent pas autant de vols.

M. Benjamin: Permettez-moi de vous suggérer le train, un agréable train de nuit jusqu'à Toronto.

[Text]

Le président suppléant (M. Deniger): Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Donc, vous pensez que ce n'est absolument pas possible qu'il y ait un troisième transporteur national au Canada?

Mr. Rygus: At the moment it would not be viable. With no disrespect, we represent a sizeable number of workers for Wardair also and I want to see Wardair survive, but the difficulty is that Max Ward wants the long, lucrative routes. He does not want the short runs where he is going to lose a little bit of money; he wants the most lucrative routes.

Mr. Benjamin: He wants it both ways.

Mr. Rygus: Now, if you are going to skim off the most lucrative routes, CP Air and Air Canada are going to suffer. So really, it is not going to be the solution. If we were to have three carriers right now, there would not be a viable service on the mainlines in Canada. That is our problem today. Let me repeat: Air travel has tapered off.

I happened to be in Yorkton last weekend. I flew from Winnipeg to Yorkton and there was a big number— eight passengers from Winnipeg to Yorkton—but from Yorkton to Saskatoon there was one passenger on Perimeter Air. Now, you do not have to be a magician or an economist to figure out how much money they lost with one passenger from Yorkton to Saskatoon. I have flown from Vancouver to Ottawa non-stop on a 727 when there were 22 passengers on Air Canada. They did not make money on that flight. During the winter months, I can tell you, it is pretty lean pickings for the two mainline carriers these days.

Mme Côté: Monsieur le président, si on considère qu'Air Canada obtient un si petit nombre de passagers compte tenu des investissements et de la grosseur des avions, pourquoi Air Canada ne ferait pas plutôt des vols directs, par exemple, Halifax-Toronto, et pourquoi ne serait-il pas surtout un transporteur international plutôt qu'un transporteur régional?

Vous avez parlé tout à l'heure de la concurrence déloyale, j'emploie le mot «déloyale»... Nous parlions du trajet Montréal-Toronto; comme nous avons deux transporteurs nationaux et deux transporteurs régionaux, c'est vrai que l'équilibre n'est pas maintenu. Mais, si la concurrence se faisait seulement entre des transporteurs régionaux et que les transporteurs nationaux n'avaient pas des trajets aussi courts qu'une heure de vol et parfois moins...

Mr. Rygus: You have the characteristics about flights. For example, in many instances, the short flights are feeder flights into the longer flights and, from that standpoint, they are very important to the carrier. They do not necessarily make money on the short flights. You board on the first leg of the flight, a short flight, but you are continuing somewhere else or you are getting onto the next flight on the same carrier. The feeder characteristics of an airline are very important.

Now, you raise a question that some carriers ought to be international only and that others ought to be domestic. One of the problems is that there has been a sharp decline in international overseas air travel in the last year. That is one of the

[Translation]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mrs. Coté.

Mrs. Coté: Thank you Mr. Chairman.

So you think that it is absolutely impossible that there be a third national carrier in Canada.

M. Rygus: Pour l'instant, il ne pourrait survivre. En toute déférence, nous représentons également un nombre important d'employés de Wardair, et je veux que Wardair reste en affaire, mais le problème est que Max Ward ne veut que les longs trajets lucratifs. Il ne veut pas des trajets plus courts où il perdra un peu d'argent, mais seulement les plus lucratifs.

M. Benjamin: Il veut gagner sur les deux tableaux.

M. Rygus: Mais si on écrème les trajets les plus lucratifs, CP Air et Air Canada vont en souffrir. Donc, ce ne peut être une solution. S'il y avait trois transporteurs à l'heure actuelle, les grandes lignes ne seraient plus rentables. C'est le problème. Je répète que le nombre de voyageurs atteint un plateau.

Je me trouvais à Yorkton en fin de semaine dernière. J'ai voyagé en avion de Winnipeg à Yorkton et il y avait huit passagers, mais de Yorkton à Saskatoon, il n'y avait qu'un passager sur Perimeter Air. Il n'est pas besoin d'être magicien ou économiste pour calculer combien cette compagnie perd d'argent en ayant qu'un passager de Yorkton à Saskatoon. J'ai voyagé à bord d'un 727 de Vancouver à Ottawa, sans escale, où se trouvaient 22 passagers. Air Canada n'a pas non plus fait d'argent sur ce vol. Pendant l'hiver, je puis vous dire que les deux transporteurs nationaux ne vivent pas gras.

Mrs. Coté: Chairman, if Air Canada gets such a small number of passengers why would it not offer direct flights, Halifax-Toronto for example, and be mainly an international carrier instead of a regional carrier?

You talked earlier of unfair competition, I say "unfair"... for the Montreal-Toronto route, since we have two national carriers and two regional carriers, it is true that there is no equality. But if this competition existed only between regional carriers and if national carriers did not have short runs of only one hour and less...

M. Rygus: Ces vols ont certaines caractéristiques. Par exemple, dans bien des cas, les trajets plus courts sont des correspondances vers de longs trajets et, de ce point de vue, ils sont très importants pour le transporteur. Ces trajets courts ne sont pas nécessairement rentables. On embarque pour le premier tronçon, un trajet court, mais on continue vers une autre destination avec le même transporteur. Ces correspondances sont donc fort importantes.

Vous semblez suggérer que certains transporteurs ne devraient être qu'international et d'autres intérieur. Malheureusement, le nombre de vols internationaux a fait une chute l'an dernier. C'est une des difficultés qui se pose à Max Ward.

[Texte]

problems that Max Ward is having. There has been a very sharp decline in overseas air travel by all of the carriers. Now, that would put you in a very, very vulnerable position if you are only an international overseas air carrier. It takes a balanced set of routes to stay in business all of the time.

The thing we have been accustomed to for a long time, let me repeat, is that 15, 20 per cent a year growth. Those days are gone. We have a breather in terms of energy prices skyrocketing. When those prices start hitting again, the airlines are going to be faced, probably by 1990, if the former experience of recent years comes to pass, with a situation where 40 to 50 per cent of the costs of operating an airline will be cost of fuel, and there you are talking big bucks. And the way the prices of aircraft are going up these days, from \$60 to \$75 million per aircraft at 20 to 22 per cent carrying charges, you are talking about a pretty high cost to operate an airline. That is the difficulty. On the overseas flights, you are in competition with many national carriers in Europe, all of whom are heavily subsidized. So, there are a lot of complex factors, madam.

• 2150

Le président suppléant (M. Deniger): Une dernière question, madame Côté.

Mme Côté: J'aimerais savoir, monsieur le président, quel peut être le rôle du syndicat lorsqu'une compagnie rencontre des problèmes financiers importants l'obligeant même à licencier ou à suspendre un certain nombre de ses employés comme cela s'est déjà produit? Est-ce que le syndicat peut faire quelque chose pour protéger ces gens-là?

Mr. Rygus: Well, when there is reduced volume of business and the company lays off people, there is not a thing we can do about it.

Mr. Benjamin: How many of your people are laid off?

Mr. Rygus: In Canada, we have not been hit too badly, really. We have a very small number on CP Air. In fact, the larger carriers, all they need to do is stop hiring or stop replacing people for a year and attrition alone will take care of a lot of it. PWA has had a little lay-off; Quebecair has had a lay-off; Nordair has had a lay-off. There is nothing we can do in those situations. We can negotiate supplemental unemployment benefits and those kinds of things, but when there are no jobs, there is not very much a union can do about it.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much, Mr. Rygus.

I have just been informed that we, on this side anyway, have to be in the House at 9.55 tonight. So, Mr. Parker, if you have a very short question, as I am going to have to adjourn at 9.55 p.m. I apologize to the members of the committee, but we are working under terrible circumstances tonight.

Mr. Parker: I have a very short question and it one that has not been dealt with tonight. If I may, I would like to deal with it, Mr. Chairman.

[Traduction]

Tous les transporteurs ont connu une baisse considérable dans le nombre de voyages à l'étranger. Un transporteur n'ayant que des vols internationaux se trouverait donc dans une position très précaire. Il faut un jeu équilibré de trajets pour se maintenir toujours à flot.

Je répète que depuis des années nous sommes habitués à une augmentation annuelle de 15 à 20 p. 100. C'est une époque révolue. Les prix de l'énergie nous laissent maintenant un certain répit. Toutefois, lorsqu'ils grimperont à nouveau, les compagnies aériennes feront face, probablement en 1990, à une situation où 40 à 50 p. 100 des coûts d'exploitation seront attribué au combustible, et il s'agit de montants énormes. Et si l'on songe au prix des appareils de nos jours, 60 à 75 millions de dollars par appareil avec des charges de 20 à 22 p. 100, l'exploitation d'une compagnie aérienne coûtera extrêmement cher. C'est la difficulté. Pour les vols internationaux, on entre en concurrence avec bien des transporteurs nationaux européens qui sont tous fortement subventionnés. Bien des facteurs entrent donc en ligne de compte madame.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): A last question, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I would like to know, Mr. Chairman, what can be the role of the union when a company faces serious financial problems because of which it has to lay off a certain number of workers as it was done before. Can the union do something to protect those people?

M. Rygus: Lorsque le chiffre d'affaires décroît et que la compagnie met des gens à pied, nous ne pouvons rien y faire.

M. Benjamin: Combien de vos membres ont été mis à pied?

M. Rygus: Au Canada, nous n'avons pas été trop durement frappés en fait. Il y en a un très petit nombre sur CP Air. En fait, pour les plus grands transporteurs, il leur suffit de cesser d'embaucher ou de remplacer les gens pendant une année et l'attrition permettra de résoudre le problème. PWA a fait quelques mises à pied, Québecair, et Nordair. On ne peut rien faire dans de telles situations. On peut négocier des prestations d'assurance-chômage supplémentaires et ce genre de chose, mais lorsqu'il n'y a pas d'emploi, un syndicat ne peut rien y faire.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup monsieur Rygus.

On vient de me dire que nous devons, du moins de ce côté, nous rendre à la Chambre à 21h55. Donc, monsieur Parker, si vous avez une brève question, avant 21h55. Je m'excuse auprès des membres du comité, mais nous travaillons dans de terribles circonstances ce soir.

M. Parker: J'ai une très brève question que l'on n'a pas encore abordée ce soir. Si vous me permettez, j'aimerais la poser, monsieur le président.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Go ahead.

Mr. Parker: The question of air traffic safety has not come up and I would like to ask that question because I think it is important in the context of what you have been proposing here. With the fact of two major airlines being the major transportation in Canada, would you, as labour representatives, feel that there would be better opportunities to install better air traffic safety regulations, and so on, being that you are dealing with two companies rather than—

Mr. Montgomery: We would like to reserve that because we would like to come back when Charlie Dubin's report is dealt with. We have, certainly, very strong views on it. We find that some of the—

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Montgomery, the steering committee is meeting on Thursday—

Mr. Montgomery: We would like to be invited back for the Dubin report.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): —and there is a possibility that the Dubin report will be referred to the committee. It has not been, yet, but if that is the case, we will welcome not only your views but the views of several related unions.

Mr. Skelly, I am sure you have a lot more questions but—

Mr. Skelly: It is just a point of order, Mr. Chairman. I would just like to thank you, personally, and your colleagues, and Jack, for making this meeting possible. I realize it was an enormously difficult situation. So, thank you all for—

An hon. Member: Hear, hear.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I must say, Mr. Montgomery, I really enjoyed, first of all, having a chance to hear your brief and hear from you and the other very knowledgeable witnesses. It would have been, I think, a mistake for us to sit down and prepare our report to the minister and to the government without having heard the views of the principal unions. I must say that I am glad, through the insistence of Mr. Skelly and other members of his party, that you appeared before us. I think we will all be better MPs and do a better job because you did.

Mr. Montgomery: On behalf of the Canadian Labour Congress, I thank you for the opportunity of appearing here.

I do want, however, to leave this thought with you. There are going to be radical changes in airline carriers, because the costs of operating them are going to be so much higher. The thought you should keep in mind is that the policy for the world of tomorrow is not going to be like today's or yesterday's. There are very sweeping changes in the industry. If you alert yourself to them, then the policy should be directed to that future.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much. The committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président suppléant (M. Deniger): Allez-y.

M. Parker: On n'a pas abordé la question de la sécurité aérienne et j'aimerais y venir car cela me semble une question importante dans le contexte de ce que vous proposez ici. En tant que syndicaliste, estimez-vous qu'il sera plus facile de mettre en place de meilleurs règlements sur la sécurité s'il n'y avait que deux transporteurs nationaux plutôt que...

M. Montgomery: Nous aimerions réserver notre réponse car nous voudrions revenir lorsqu'on aura discuté du rapport de Charlie Dubin. Nous avons bien entendu des opinions bien arrêtées sur la question. Nous croyons que...

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Montgomery, le comité directeur se réunit jeudi...

M. Montgomery: Nous aimerions revenir comparaître au sujet du rapport Dubin.

Le président suppléant (M. Deniger): ... et il est possible que le rapport Dubin soit renvoyé au Comité. Il ne l'a pas encore été, mais dans ce cas, nous voudrions connaître non seulement vos opinions mais également celles de plusieurs autres syndicats.

Monsieur Skelly, je suis sûr que vous avez beaucoup d'autres questions, mais...

M. Skelly: Juste un rappel au Règlement monsieur le président. Je tiens à vous remercier, personnellement, ainsi que vos collègues, et Jack, d'avoir rendu cette réunion possible. Je comprends la difficulté de la situation. Je vous remercie donc tous...

Une voix: Bravo.

Le président suppléant (M. Deniger): Je dois dire, monsieur Montgomery, que je suis vraiment heureux d'avoir eu l'occasion d'entendre votre mémoire et des témoins aussi versés en la matière. Cela aurait été une erreur que de rédiger notre rapport au ministre et au gouvernement sans avoir entendu l'opinion des principaux syndicats. Je suis donc ravi que, sur l'insistance de M. Skelly et d'autres membres de son parti, vous ayez pu comparaître devant nous. Cela nous permettra à tous d'être de meilleurs députés et de mieux faire notre travail.

M. Montgomery: Au nom du Congrès du travail du Canada, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître.

Je voudrais toutefois faire une dernière observation. Des changements radicaux seront apportés aux transporteurs aériens car les coûts d'exploitation deviendront excessifs. Il ne faut donc pas oublier que la politique visant le monde de demain sera différente de celle d'aujourd'hui ou d'hier. L'industrie connaît maintenant des changements radicaux. Si vous en tenez compte, il s'agira d'une politique bien adaptée à l'avenir.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup. La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-24"

Policy Statement on Air Transport Adopted at the 1980 CLC Convention

Civil aviation has a particularly important social and economic role to play in Canada because of our great distances and sparse population. A number of factors will significantly influence air transport over the next decade, notably: (a) the rapidly-increasing cost of fuel, and related technological change; (b) re-assessment of the role of government in the industry, both as a participant and as a regulator; and, (c) potential structural changes in the labour relations mechanism in the industry.

(1) Airline Regulation.

Recent Canadian Transportation Commission decisions indicate changes will be made in regulations in Canada, in line with the trend to "deregulation" in the U.S.

While organized labour does not believe that the regulation to date of the air transportation industry has been ideal, deregulation of the air transport industry is no panacea. The early evidence in the U.S. indicates that, while some bargain fares have been introduced on certain high density routes, the general level of fares has risen substantially, beyond the effects of increased fuel costs. Service to smaller centres has been reduced, while airport facilities in major centres have been severely taxed.

The Canadian Labour Congress opposes deregulation of the air transport industry which results in (a) increased industry concentration, with reduced service and higher fares to consumers; (b) short-run competitive pressures which adversely affect safety; and (c) placing the smaller Canadian industry at a competitive disadvantage with their major U.S. counterparts. The Canadian Labour Congress is in favour of regulations that (a) keep fares at reasonable levels; (b) ensure reliable service to all parts of Canada; and (c) facilitate long-run planning by airlines and airports.

(2) Airport Management.

A federal Department of Labour Task Force on Airport Management has proposed the transfer of management of federal airports to "airport commissions", which would "decentralize" airport facilities.

This would have a negative effect in that it would simply add an extra administrative level; local authorities in poorer regions would be unable to maintain a reasonable level of service; and safety standards would decline. The Task Force proposals would complicate collective bargaining by multiplying bargaining units and creating a jurisdictional morass.

The Canadian Labour Congress opposes the transfer of airport responsibilities to "commissions", as proposed by the DOT Task Force, on the grounds that the airport system is too interdependent to be

"de-centralized". Such a step, while artificially reducing the size of the federal budget and "hiding" the airport deficit, would create more problems than it would solve.

(3) Privatization.

The Canadian Labour Congress opposes the "privatization" of the airport industry since there is no evidence that public industry is any less effective than private. The costs of disruption and deterioration of service would be very great.

(4) Employee Protection.

Over 50,000 people are directly employed in air transport in Canada, by governments, air carriers, and various ancillary service companies. These employees are vulnerable to dislocation due to mergers and reorganization among carriers, potential changes of control in publicly-run facilities, as well as transfers of service contracts.

On the grounds that the "public interest" must extend beyond narrow commercial interests, the Canadian Labour Congress recommends the passage of legislation which guarantees employee mobility, job and seniority security and union successor rights. Such legislation should be a prerequisite to any air carrier merger, as in the U.S. In awarding government tenders and transferring public activities to private companies, there must be security of tenure, seniority,

wages and working conditions for present employees in the successor company. Bids on government contracts must be made on the basis of prevailing wages, benefits and working conditions, so that existing contractors are not at an unfair disadvantage.

APPENDICE "TRPT-24"

DECLARATION DE PRINCIPE SUR LE TRANSPORT AERIENADOPTÉE A L'ASSEMBLÉE STATUTAIRE DE 1980 DU CTC

L'aviation civile a un rôle économique et social à jouer qui est particulièrement important au Canada en raison des grandes distances et de la dissémination de notre population. Au cours de la prochaine décennie, les transports aériens seront fortement influencés par un certain nombre de facteurs, entre autres: (a) le coût accéléré des carburants et les changements technologiques qui en découlent; (b) la réévaluation du rôle du gouvernement dans cette industrie tant comme participant que comme autorité de réglementation et (c) l'éventualité de changements structurels dans le mécanisme des relations de travail.

(1) Réglementation aérienne

Les décisions prises récemment par la Commission canadienne des Transports laissent prévoir des changements dans la réglementation au Canada, suivant en cela la tendance à la "dé-réglementation" qui prévaut aux États-Unis.

Bien que les travailleurs organisés n'estiment pas, qu'à ce jour, la réglementation gouvernant l'industrie des transports aériens ait été idéale, sa "dé-réglementation" ne serait pas une panacée. A ce sujet, les premières indications aux États-Unis, montrent que si certains tarifs réduits ont été introduits sur certains itinéraires à haute densité de trafic, le niveau général des tarifs a augmenté de

façon appréciable au-delà des effets résultant de l'augmentation des prix du carburant. On a réduit les services vers les petits centres tandis que l'on surcharge gravement les installations dans les grands.

Le Congrès du Travail du Canada s'oppose à la déréglementation de l'industrie des transports aériens qui a pour effets: (a) d'augmenter la concentration de l'industrie, entraînant une réduction des services fournis aux consommateurs et une augmentation des tarifs; (b) de permettre, pour les media, des pressions concurrentielles qui ont des répercussions néfastes sur la sécurité; et (c) de désavantager les petites industries canadiennes par rapport à la concurrence de leurs puissants homologues aux Etats-Unis. Le Congrès du Travail du Canada est en faveur d'une réglementation qui: (a) maintiendrait les tarifs à un niveau raisonnable; (b) assurerait un service fiable dans toutes les régions du Canada; et (c) faciliterait la planification à long terme pour les lignes aériennes et les aéroports.

(2) Gestion des aéroports

Un groupe de travail du ministère des Transports, chargé d'étudier la gestion des aéroports, a proposé le transfert de la gestion des aéroports fédéraux à des "commissions des aéroports" qui "décentraliseraient" les installations aéroportuaires.

Cela aurait des effets négatifs car cela ne ferait qu'ajouter un niveau administratif de plus; les autorités locales dans les régions pauvres ne seraient pas en mesure de fournir un niveau de services raisonnable et, enfin, les normes de sécurité seraient affaiblies. Les propositions du Groupe de travail compliqueraient les négociations collectives en multipliant les unités de négociation d'où un méli-mélo de juridictions.

Le Congrès du Travail du Canada s'oppose au transfert des responsabilités des aéroports aux "commissions" proposées par le Groupe de travail du MdT, pour la raison que les aéroports dépendent les uns des autres pour qu'on n'en décentralise le réseau. Cette mesure, qui réduirait artificiellement le budget fédéral et "dissimulerait" les déficits des aéroports, créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

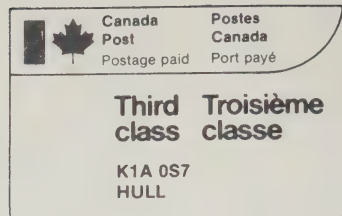
(3) La "privatisation"

Le Congrès du Travail du Canada s'oppose à la "privatisation" de l'industrie aéroportuaire car rien ne prouve que le secteur public soit moins efficace que l'industrie privée. Les coûts résultant de la perturbation et de la détérioration des services seraient énormes.

(4) Protection des employés

Plus de 50,000 personnes sont directement employées dans les transports aériens au Canada, par les gouvernements, les compagnies aériennes et divers services auxiliaires. Leur situation est vulnérable et subit le contrecoup des dislocations dues aux fusions et aux réorganisations au sein des compagnies, aux changements éventuels dans la direction des installations gérées par les gouvernements et enfin aux transferts des contrats de services.

Etant donné que "l'intérêt public" doit prendre le pas sur les intérêts commerciaux étroits, le Congrès du Travail du Canada recommande l'adoption de mesures législatives garantissant la mobilité des employés, la sécurité de l'emploi et de l'ancienneté et les droits syndicaux acquis. Cette législation devrait être une condition préalable à toute fusion de transporteurs aériens, comme c'est le cas aux Etats-Unis. Il faudrait que dans les appels d'offres du gouvernement et le transfert d'activités publiques à des compagnies privées, on assure la sécurité de la permanence, de l'ancienneté, des salaires et des conditions de travail aux employés actuels. Les soumissions en vue des contrats du gouvernement doivent être établies sur la base des salaires, des avantages sociaux et des conditions de travail en cours afin de ne pas désavantager injustement les entrepreneurs existants.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 8:00 p.m.:

From Council of Unions in the Aviation Industry, Canadian Labour Congress:

Mr. Donald Montgomery, Chairman of the Council and Secretary-Treasurer of the Congress;

Mr. Murray Randall, National Representative, Canadian Labour Congress;

Mr. Mike Rygus, General Vice-President, International Association of Machinists;

Mr. Ron Schneiderman, Secretary-Treasurer, Canadian Air Line Dispatchers Association.

A 20 heures

Du Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique, Congrès du Travail du Canada:

M. Donald Montgomery, président du Conseil et secrétaire trésorier du Congrès;

M. Murray Randall, représentant national, Congrès du Travail du Canada;

M. Mike Rygus, vice-président général, Association internationale des machinistes;

M. Ron Schneiderman, secrétaire trésorier, Association canadienne des régulateurs de vols.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 55

Tuesday, March 23, 1982
Thursday, March 25, 1982
Tuesday, March 30, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 55

Le mardi 23 mars 1982
Le jeudi 25 mars 1982
Le mardi 30 mars 1982

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed
Domestic Air Carrier Policy (Unit
Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

Le document intitulé «Politique concer-
nant le transport aérien intérieur
(Services à taux unitaires), août 1981»

INCLUDING:

The Ninth Report to the House

TITLED

Y COMPRIS:

Le neuvième rapport à la Chambre

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne
Vice-Chairman: Pierre Deniger

Messrs.

Benjamin	Flis
Bockstael	Forrestall
Corbin	Gourd
Côté (Mrs.)	Harquail
Ellis	MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne
Vice-président: Pierre Deniger

Messieurs

Mayer	Scott (<i>Hamilton-Wentworth</i>)
McDermid	Skelly
McRae	Turner—20
Nowlan	
Reid (<i>St. Catharines</i>)	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b):

On Tuesday, March 23, 1982:

Mr. Flis replaced Mr. Penner;
Mr. McRae replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*).

On Tuesday, March 30, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. MacKay;
Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Siddon;
Mr. Gourd replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

Conformément à l'article 65 (4)b) du Règlement:

Le mardi 23 mars 1982:

M. Flis remplace M. Penner;
M. McRae remplace M. Dionne (*Chicoutimi*).

Le mardi 30 mars 1982:

M. Forrestall remplace M. MacKay;
M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Siddon;
M. Gourd remplace M. Campbell (*LaSalle*).

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

NINTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, December 15, 1981, the Committee has studied and made recommendations relating to the document issued by Transport Canada entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

The Committee held public hearings on this matter in Ottawa during 24 sessions between January 28 and March 2, 1982 and heard a total of 48 witnesses. The Honourable Jean-Luc Pepin appeared *in camera* at the Committee's request on February 25. The Committee received 13 written submissions from various parties. The list of witnesses who appeared before the Committee is contained in Appendix A and the list of submissions is in Appendix B. The contributions of those who participated in the hearings were invaluable to the study.

The Committee wishes to express its appreciation to Santosh Sirpaul, Clerk of the Committee, who arranged its hearings and co-ordinated the work, as well as providing procedural advice, and to Marie-Josée Brière of the Translation Bureau, who translated the report. The Committee is also indebted to its advisory staff, which was brought together for the task by the Parliamentary Centre and which comprised Peter Dobell, Timothy Denton, Gregory Kane, Robert Obadia and Cary Swoveland.

CONTENTS

	Page
Chapter 1	Introduction
	7
Chapter 2	The Domestic Air Carrier Industry
	9
Chapter 3	The Regulatory Process
	13
Chapter 4	The Transport Canada Policy Paper
	15
Chapter 5	The Question of Deregulation
	17
Chapter 6	Policy Objectives
	23
Chapter 7	Air Carrier Roles
	25
Chapter 8	Policy Guidance
	37
Chapter 9	Summary of Recommendations
	41
Glossary of Terms	45
Appendix A	List of Witnesses
	47
Appendix B	List of Submissions Received
	53

Chapter 1

INTRODUCTION

As background to the examination of the Transport Canada policy paper, the Committee undertook a review of the development of domestic air policy in Canada, with particular emphasis on changes during the last fifteen years. The Committee was favourably impressed by the changes that have occurred during these years, which have led to the establishment of a strong and adaptive air industry that serves the country well.

This adaptation has been achieved within a regulatory framework established by legislation through a combination of governmental policy statements, decisions of the Canadian Transport Commission (CTC) and decisions on appeal to the Minister of Transport and the Governor in Council. The Committee is convinced that this evolutionary process should not be confined. Rather, it should remain flexible to permit continuing innovation and adjustment to changing market demand and technical developments.

The policy paper presented by Transport Canada was characterized by a departmental representative as “an attempt to fine tune the status quo”. (41:5)* While several witnesses, notably the carriers, limited their remarks to commenting on the specific recommendations contained in the policy paper, a number of others expressed concern that Transport Canada’s approach would inhibit future improvements. Some witnesses went further and suggested the abandonment of all economic regulation, in favour of exclusive reliance on market forces.

* This refers to page 5 of Issue No. 41 of the “Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport”. Subsequent references follow a similar format.

After careful reflection, the Committee decided not to limit its recommendations to detailed comment on the policy paper. Rather, the Committee concluded that it should widen its focus and offer its own recommendations on the framework of domestic air policy in Canada.

Main Issues

The Committee believes that there are three major issues that must be resolved in formulating a new domestic air carrier policy.

- 1) **Regulation vs. deregulation:** Will the public interest be better served by a policy that maintains an environment of controlled competition or by one that moves toward the total elimination of economic regulation, along lines similar to those being followed in the United States?
- 2) **Structure of the industry:** Should the future policy encourage a more competitive industry? If so, how rigid should the definition of the role of each group of carriers be?
- 3) **Guidance to the CTC:** If the industry is to continue to be regulated, what guidance should be provided to the CTC to assist it in discharging its responsibilities?

Several witnesses expressed the view that other issues could also affect domestic unit toll air policy: domestic charter services, international services, the role of Air Canada, operating subsidies and the role of provincial governments in air transportation. The Committee has taken account of these views in analyzing the issues and formulating its recommendations.

The Committee welcomes this opportunity to review and comment on the proposed domestic air policy prior to its consideration by the government and has responded constructively to the opportunity and the challenge. The hearing process, with open meetings and wide-ranging discussion, provides an excellent means of examining policy proposals. The Committee offers this report as its contribution to the development of policy and considers that the exercise represents an example of productive and co-operative committee work.

Chapter 2

THE DOMESTIC AIR CARRIER INDUSTRY

This section provides a brief description of the Canadian air carrier industry, with particular attention to recent changes that have an important bearing on the major policy issues.

Air carriers in Canada have traditionally been divided into three groups: national, regional and local carriers.

National Carriers

After a period (1943-1958) when Air Canada operated on transcontinental routes without competition, a first step toward the recognition of two national carriers took place in 1958, when CP Air was allowed to compete with Air Canada on the Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montreal route. The amount of competition permitted between CP Air and Air Canada was increased in 1967, 1977 and 1979. The changes in 1979 removed all remaining restrictions on the competitive relationship between Air Canada and CP Air.

Although the role of the national carriers has not been explicitly defined by government policy, it is evident that they perform an omnibus role, serving many different types of routes in southern Canada using a wide variety of jet aircraft.

Regional Carriers

Policy statements in 1966 and 1969 defined and identified the roles of five regional carriers: Eastern Provincial Air (EPA), Nordair, Quebecair, Transair and Pacific Western Air (PWA).

Regional carriers were to operate local and regional routes to supplement the domestic mainline operations of Air Canada and CP Air and to provide regular, scheduled services into the north. Their services were to be on routes that did not fit mainline operations. In some cases, these routes were to be transferred from the nationals.

Regional carrier operations were to be conducted within assigned regions: EPA in the Atlantic provinces with access to Montreal; Quebecair in Quebec from Montreal east; Nordair in eastern Ontario and northwestern Quebec; Transair in the prairie provinces and northwestern Ontario with access to Toronto; and PWA in British Columbia and western Alberta. Under certain circumstances, the operations of a regional carrier could extend into the area of an adjacent regional carrier. Limited competition was to be allowed between regional and national carriers where warranted by market demand and efficient operation of a specific route and by the suitability of the route for the aircraft operated by the regional carrier.

The regionals were permitted to operate domestic and international charters, but such operations were not to overshadow their domestic unit toll operations. They could also provide new types of services in their respective areas or on routes served by the nationals.

Under the Regional Air Carrier Policy, the regional carriers enjoyed rapid growth in the buoyant market conditions that prevailed well into the 1970s. The four regional carriers (reduced from five as a result of the acquisition of Transair by PWA) now operate 46 B-737 jet aircraft and a few twin turbo-prop aircraft. They operate mainly short haul passenger services in southern Canada, although Nordair and PWA also fly passengers and cargo into the north. In addition, all of the regionals are involved to some extent in domestic and international charter operations.

Local Carriers

The role of local carriers has never been explicitly defined by government policy. At present, this group consists of about 75 carriers, varying greatly in size and providing a wide variety of services (passenger and cargo unit toll services, charter and specialty services) in all parts of Canada. The locals operate on short haul, low density routes and a few higher density routes. Local carriers are largest and most numerous in Ontario, western Canada and northern Canada. The equipment operated by the locals ranges from small single engine aircraft to 50-seat turbo-props and a few larger aircraft (Lockheed Electra, Cargo DC-8).

Wardair

Wardair Canada is unique because it does not fit into any of the three groups of carriers described above. Wardair is a charter carrier operating almost exclusively in the international charter market. Its total share of all international charters operating to and from Canada is about 50 per cent.

In 1980, Wardair began operating domestic Advance Booking Charters (ABCs), concentrating mainly on transcontinental operations between Toronto and western Canada. These operations are quite limited, having accounted for only five per cent of Wardair's total activity in 1980.

Recent Changes

In the last five years there have been significant changes in the structure of the domestic airline industry. These changes have resulted from decisions of the Air Transport Committee, decisions on appeal and government policy statements. As a result, the degree of competition among carriers in the domestic market has increased substantially during this period. CP Air has gained improved access to transcontinental and mainline routes; domestic ABCs were introduced; increased competition has been permitted between nationals and regionals; and several local carriers have experienced rapid growth. In the three-year period 1977-1980, the proportion of high density markets (over 70,000 trips annually) served by more than one carrier increased from 70 per cent to 83 per cent; for medium density markets (10,000 to 70,000 trips), the proportion increased from 35 to 46 per cent.

The regional air carriers' current situation is substantially different from what it was when the Regional Air Carrier Policy was promulgated in the late 1960s. There have been two major developments:

- 1) **Involvement of governments:** PWA was purchased by the government of Alberta in 1976, Nordair was acquired by Air Canada in 1978, and in 1981 the government of Quebec became financially involved in Quebecair.
- 2) **Territorial boundaries:** Recent decisions by the CTC and successful appeals to the Minister of Transport have rendered the Regional Air Carrier Policy obsolete. EPA is now authorized to operate non-stop service from Halifax to Toronto, Quebecair was awarded Montreal-Toronto, and PWA was given access to Toronto via Calgary and Brandon.

Local carriers have expanded the range of services that they provide, and some of them have reached a level of development similar to that of the regional carriers in the late sixties.

Chapter 3

THE REGULATORY PROCESS

The *National Transportation Act* and the *Aeronautics Act* govern the regulation of the airline industry.

The policy set out in the *National Transportation Act* establishes the considerations governing the deliberations of the Canadian Transport Commission. It calls for "... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost". It requires each mode of transport to compete freely with other modes of transport, to bear a fair proportion of the real costs imposed on taxpayers by that mode, and to be compensated for the services it provides as a public duty.

The detailed provisions describing the control of aeronautics in Canada are set out principally in the *Aeronautics Act* and the regulations made pursuant to that Act. The *Aeronautics Act* sets out, in separate parts, the respective powers, duties and responsibilities of the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission.

The Minister of Transport has the responsibility, among other things, to supervise the airline industry and carry out such specific duties as the construction and maintenance of airline terminal facilities and the enforcement of safety standards in air carrier operations.

The Canadian Transport Commission has been given explicit powers to regulate the aeronautics industry on matters such as entry and exit, rates and fares, and the terms and conditions of service. These powers, set out in broad terms in Part II of the *Aeronautics Act*, have been supplemented by detailed provisions in the Air Carrier Regulations enacted

pursuant to it. These regulations contain detailed provisions relating to matters such as the classification and grouping of commercial air services and air carriers, licences, changes of control, mergers, charter rules, tariffs and tolls, and various requirements to record and file information with the Commission.

The most important power possessed by the Commission is to issue a licence to operate a commercial air service. The Commission is not allowed to issue a licence "... unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity."

When the Commission issues a licence, it has the additional power to prescribe the routes that may be followed or the areas to be served and can attach conditions to the licence that it considers necessary or desirable in the public interest. The Commission also has the power to suspend, cancel or amend any licence, where public convenience and necessity so require.

The provisions relating to the rates, as well as the terms and conditions of service (technically, tariffs and tolls), are found in the regulations. The criteria that govern the Commission's consideration of fares and terms and conditions of service include such notions as fares being "just and reasonable".

The *National Transportation Act* provides for appeals from decisions of the CTC to the Minister of Transport in the case of licensing decisions, and to the Governor in Council to vary or rescind any order of the CTC. The Commission is obliged to comply with the decisions of these appeal bodies. Appeals are also possible to the courts on matters of law or jurisdiction.

There are three levels to the legal hierarchy: the governing legislation, the regulations that have been made under powers in the governing legislation, and policy statements which are intended to guide the regulator in the exercise of his discretion. The ultimate responsibility for policy guidance rests with the Canadian government. This is normally offered through periodic statements issued by the Minister of Transport. Although neither the *National Transportation Act* nor the *Aeronautics Act* provides an explicit legal power for policy direction to the Canadian Transport Commission, the desirability of having policy statements issued by the government has been recognized by the Commission itself. As the President of the CTC, the Hon. Edgar Benson, told the Committee, "the Air Transport Committee, acting for the Commission, has been responsive to relevant government policy statements." (49:7)

Chapter 4

THE TRANSPORT CANADA POLICY PAPER

In February 1981, Transport Canada published the results of extensive studies on domestic air transportation in a report entitled "Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry". Six months later, in August 1981, Transport Canada issued its "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll)", which was distributed for comments and discussion to all interested parties and which formed the central document in the Committee's proceedings.

Transport Canada gave the following reasons for proposing a new domestic air carrier policy at this time:

Since the mid-1970s, the evolution of the domestic air carrier industry has created a growing need to re-examine the federal government's policies defining (explicitly and by implication) the kinds of domestic routes that should be served by the National, Regional and Local carriers. The resulting uncertainty about the "roles" of the three main groups of carriers has created difficulties for the Canadian Transport Commission in the exercise of its licensing responsibilities, and has handicapped the carriers themselves in their planning by creating uncertainty about the sorts of routes for which they and others might reasonably expect to be licensed. (page 1 of the policy paper)

The objectives set out in the policy paper are presented and discussed in Chapter 6. Under the proposal, the regulatory function of the CTC would not change, and all carriers would be required to obtain CTC approval for:

—new routes and route abandonment;

—changes in operating restrictions (e.g., frequency of flights, size of aircraft, etc.);

—fare changes; and

—acquisitions and mergers.

The policy paper proposes specific roles for all domestic unit toll air carriers that correspond closely to the *de facto* roles of the carriers. To ensure that these distinct roles are maintained, various restrictions would be imposed on the types of services that air carriers could operate. These restrictions (with some exceptions permitted in unusual circumstances) are as follows:

—Air Canada and CP Air would continue to be the only two national carriers;

—the two national carriers would be restricted to the use of Group F and larger aircraft, and could not establish new services to northern Canada (north of 60° N latitude);

—EPA, Quebecair, Nordair and PWA would continue to be the only regional carriers;

—PWA would be confined to routes west of a line running between Winnipeg and Resolute Bay, and the three eastern regionals would be restricted to routes east of this line;

—in southern Canada, the regional carriers could operate non-stop flights of no greater than 800 miles; and

—local air carriers would be restricted to using non-jet aircraft for passenger flights in southern Canada.

Chapter 5

THE QUESTION OF DEREGULATION

The Committee noted that the Transport Canada policy paper postulates that the airline industry is going to continue to operate in a regulated environment.

In view of the recommendations made by several parties and also in view of the widespread interest created in Canada by the United States decision to deregulate its airline industry in 1978, the Committee did not think that this postulate could be taken for granted.

Arguments Favouring Deregulation in Canada

The Committee heard from a number of witnesses advocating varying degrees of reduction of government intervention in the industry. Chief among these were the Economic Council of Canada, the Bureau of Competition Policy in the Department of Consumer & Corporate Affairs, the Consumers' Association of Canada and several academics.

The Economic Council of Canada, in its criticism of the Transport Canada paper, claimed:

What distinguishes carriers operating in a fully competitive system from those operating under the Domestic Air Carrier Policy Proposals is their much greater flexibility to move in and out of given routes, to modify the type and level of airline service they are providing, and to adjust their equipment as they see fit. Such flexibility is essential if Canadians are to reap the full benefits that go with a highly dynamic and efficient airline industry. (40:66)

Reiterating the recommendations made in their report to the First Ministers arising from the Regulation Reference, the Economic Council advocated a phased transition, over a period of five years, to free entry on all routes. During the transition phase, small carriers would be able to compete with the regionals, regionals with each other and with the nationals, and the two nationals with each other, on all routes. After five years, the larger carriers would be able to compete with smaller carriers on routes previously reserved for them. The regulatory role of the CTC would also be terminated.

A similar approach was endorsed by Mr. Lawson Hunter, Director of Investigation and Research and Assistant Deputy Minister, Bureau of Competition Policy. He criticized the Transport Canada policy paper for failing to consider explicitly the interests of airline passengers, who have responded favourably to cheaper fares, lower levels of service, off-peak pricing, and other pricing and service options made available in Canada and the United States in recent years. Free entry—the end of regulated competition—would, in Mr. Hunter's opinion, stimulate "higher load factors, greater plane utilization and increased seating densities, thus improving efficiency and reducing costs". (40:40) He urged that "optimal carrier performance, not system stability, be the proper focus of [the Committee's] deliberations". (40:37)

More generally, the proponents of deregulation argued that regulation represented a net burden on consumers and that present policies were a major impediment to achieving optimal performance in the industry. Several arguments were presented to the Committee:

- 1) The airline industry is no longer an infant industry and the rationale for economic regulation has disappeared. The industry is not a natural monopoly, nor is it subject to significant economies of scale. The wide diversity of aircraft permits small carriers to operate efficiently on routes where larger carriers could not. The public treats airlines as the normal means of long distance travel, and there is no need for the government to promote it. Finally, while the air industry as a whole is important to the country, there is no economic reason to treat it as a public utility.
- 2) New entrants have a lower cost structure than existing carriers. They are more specialized, and have lower salary scales and higher personnel productivity. Given relaxed rules of entry, new competitors could find "simple highly specialized networks over relatively dense, short haul city-pairs" and "provide safe reliable service at much lower prices than presently exist". (Baldwin, 51:24)
- 3) In a deregulated environment, the threat of competition posed by free carrier entry acts as a continuous and powerful stimulus to carrier efficiency, innovation and service quality.

In criticizing the market dominance that currently exists in Canada, where Air Canada and CP Air account for about 80 per cent of the market, those who favour deregulation argued that such a situation cannot be defended on the grounds of efficiency. At the same

time, some observers had concerns about the preponderance of Air Canada and how a competitive market could work with one carrier having so large a market share.

Furthermore, the involvement of federal and provincial governments in many airlines was a source of concern to the proponents of deregulation, who argued that these carriers have access to lower cost financing than do privately owned carriers. Whether Crown ownership was compatible with a deregulated environment was an issue that needed attention, in the view of some experts.

For this reason, the Consumers' Association of Canada called for the privatization of Air Canada, and the Economic Council, in its report arising from the Regulation Reference, called for the termination of all support by governments of Crown-owned airlines.

It was noted also that the apprehended loss of services by small communities in the U.S. had not materialized and that subsidies for continuing service provided for by the *Airline Deregulation Act* of 1978 had been used only to a very small extent.

Arguments Opposing Deregulation in Canada

The Committee also heard the views of those who favour the maintenance of regulation in the airline industry. Their general philosophy is well represented by the following statements. In its brief, the Council of Unions in the Aviation Industry of the Canadian Labour Congress declared:

Air Transportation is an important public utility, with a crucial social and economic role, particularly in a vast, sparsely populated country like Canada. The random play of market forces simply cannot take adequate account of these social and economic needs.

One of the American experts, Mr. Melvin Brenner, said:

I submit that part of the issue which must be considered here is that an air transport system, a total and reasonably balanced system, is important in the national interest. This was the view we had in the States and within a framework of regulation. The whole purpose of regulation was to try to preserve a total network with reasonable balance. That has, at the very least, diminished with deregulation. (48:56)

The arguments of the opponents of deregulation were in general articulated around the following points:

- 1) The system of airline regulation in Canada has not produced an inefficient industry. It has permitted airlines to offer inexpensive and efficient services in an

environment of increasing competition. For the past several years, various decisions by the CTC and the Minister of Transport have expanded the range of operations of many carriers and have allowed for the introduction of low-cost unit toll and charter fares. There is no evidence that, under regulation, Canadian airlines have been earning excessively high returns on investment.

- 2) Canada and the United States have fundamentally different route structures and population densities. The top three routes in Canada in terms of traffic volume would be 5th, 17th and 62nd respectively if they were in the United States.

Moreover, the generally linear pattern of Canadian traffic flows would not allow, without wasteful duplication of services, the multiplication of the number of services and carriers that the denser hub and spoke patterns of air traffic permit in the United States.

Finally, many remote Canadian areas have no means of transportation other than air service, contrary to the United States, where surface modes are more widely available. Excessive competition would jeopardize the existence of these, and this would create more serious problems in Canada than in the United States.

- 3) The air transportation system must be considered a public utility, and stability must be one of its prime characteristics. This cannot be achieved under deregulation by relying only on free market forces.

The Committee's Views

The Committee shares the concern of those who are searching for ways to improve the overall efficiency of the airline industry and agrees that increased competition should be the preferred instrument for bringing this about. The Committee does not believe, however, that deregulation should be approached on a 'take it or leave it' basis.

The Committee has noticed that the performance of the industry in Canada has been relatively satisfactory in terms of public convenience, price levels, service stability and airline viability. The inadequacy of returns on investment, which is real in the view of the Committee, has not been linked convincingly to the existence of regulation.

The Committee was impressed with certain benefits that have resulted from the high level of competition that exists in the American airline industry, such as the provision of low-cost specialized services. However, the Committee has reservations about wholesale adoption of the American approach. Because of the dissimilarities between Canada and the United States, the Committee is not persuaded that transplanting the U.S. experiment would prove beneficial to this country. The balance of benefits of full deregulation cannot yet be ascertained, and the troubled state of the U.S. airline industry suggests caution in emulating

that example. Record high interest rates, rapidly rising fuel prices and the decline of the economy contributed greatly to the present predicament of the industry and complicated the analysis of the effects of deregulation.

It is evident, however, that deregulation has played some part in exacerbating the economic troubles of the airline industry, described by Mr. Roy Pulsifer as “the worst decline in its history”. (48:7) The industry in the United States is suffering from severe problems of over-capacity and under-pricing on certain routes, and several large firms are near bankruptcy because of inappropriate responses to the deregulated environment.

Furthermore, there is no evidence that deregulation has created an overall lowering of air fares in the United States. On certain high density routes, rates have dropped, but on less competitive routes they have risen considerably. Overall, rates have risen by 17 per cent per annum since deregulation. (48:14)

Finally, the Committee holds the view that the stability of the air transportation system in Canada is an important goal that cannot be pursued through total deregulation.

In the light of this analysis, **the Committee has concluded that a regulated environment should be maintained for the domestic air industry and that the Canadian Transport Commission should continue to be the regulator.** At the same time, the Committee is persuaded that the prospect of competition is the principal inducement to efficient performance in the airline industry. Accordingly, the Committee will, in subsequent chapters of this report, advocate a régime that should increase competition within a regulated environment.

Chapter 6

POLICY OBJECTIVES

The policy objectives of Transport Canada's paper are described as follows (paragraph 38):

A new policy defining the roles of the domestic unit toll air carriers should:

- 1) provide an environment that promotes:
 - (a) adequate, stable air service to all parts of Canada where unit toll services are warranted by travel demand, with little need for direct operating subsidies;
 - (b) air carrier innovation and efficiency;
 - (c) industry financial stability; and
 - (d) reasonable opportunities for access to additional points for all carriers;
- 2) respect existing carrier rights and licence authorities to the greatest possible extent;
- 3) provide guidance to the Canadian Transport Commission without imposing a rigid structure on its consideration of whether a proposed service "is and will be required by the present and future public convenience and necessity."

The Committee considers that these objectives have certain weaknesses:

- they place too much emphasis on the determination of air carrier roles as the instrument of policy;

- they are overly protective of individual air carriers;
- while their attention to the adequacy and stability of air services in remote and less populated areas is justified, these attributes of services should have less importance in more developed parts of the country;
- they place too little emphasis on increasing the efficiency of the air transport system as a whole; and
- they fail to give any attention to what is important to consumers—the quality, cost and variety of the air services provided.

In view of these deficiencies, the Committee believes that the pursuit of these objectives would not produce the kind of air transport system that is needed in Canada. The Committee would prefer a set of objectives that places more emphasis on the overall efficiency of the system, including both carriers and infrastructure, and makes it clear that the prime beneficiary of the policy is the travelling public.

The Committee therefore recommends that the following objectives be stated in the future domestic air carrier policy. **A new domestic unit toll air carrier policy should promote:**

- increased efficiency of the air transportation system;**
- improved passenger convenience;**
- the provision of an adequate choice of air services and fares;**
- the long-term financial viability of the industry; and**
- adequate and stable services in remote and less populated areas of the country.**

Chapter 7

AIR CARRIER ROLES

The control of market entry is accomplished in two stages. The first is constituted by government policy, which describes in general terms which types of carrier should be allowed to do what. The second is the test of public convenience and necessity administered by the CTC on applications filed by carriers.

The most commonly used mechanism at the first stage is the definition of roles for each group of carriers and the assignment of physical limits within which each group may conduct operations. This approach is followed in the Transport Canada policy paper and is summarized in Chapter 4 of this report. The rationale given for establishing clearly defined roles for air carriers is given in paragraph 39 of the proposed policy:

It was assumed that an evolutionary development of the industry is desirable and that a statement of the carriers' roles at this time would contribute to such development, by allowing the carriers to plan better by knowing the parameters of their potential operations within a regulated environment. Conversely, it was assumed that abolishing the concept of roles for different groups of carriers at this time would be unduly disruptive.

Testimony Before The Committee

Air Carriers

Canadian airlines that now provide unit toll services generally support the notion of roles for domestic air carriers. They all disagree, however, on what those roles should be. Not surprisingly, their objections largely reflect their individual interests.

Air Canada and CP Air generally favoured the proposed roles, but wanted tougher restrictions on the operations of regional carriers than those proposed and, further, did not want to be restricted themselves from operating in northern Canada or operating aircraft smaller than Group F (Boeing 737-size aircraft).

All of the regionals wanted to see the role of the national carriers confined to the longer haul routes and wanted the nationals—particularly Air Canada—to give up some of the short haul routes that they now serve.

Only EPA was satisfied with the proposed dividing line at Winnipeg. PWA wanted the line moved to Toronto, Quebecair wanted to have it at Calgary, and Nordair wanted to retain the four regions specified in the Regional Air Carrier policy statements of 1966 and 1969. Nordair was the only regional that did not oppose the proposed 800-mile limit on non-stop flights in southern Canada.

Among the nationals and regionals, only CP Air argued against restricting local carriers to non-jets. Air Canada, Nordair and Quebecair argued for tougher restrictions on operations by local air carriers than those contained in the proposed policy.

The local carriers appeared to favour strongly the maintenance of limited competition through continued regulation, but opposed the restriction that would prevent them from using jet aircraft in southern Canada. Local carriers have long sought the establishment of a policy that would acknowledge their existence and identify their role.

Wardair proposed that it should become a third national carrier.

Provincial and Territorial Governments

Seven provincial governments and the two territories expressed a range of views on the proposed air carrier roles.* Saskatchewan was the most supportive, objecting only to the provisions that would bar locals from using jets in southern Canada and prevent the nationals from applying to provide services in northern Canada. The Northwest Territories and Yukon shared these two objections, but also wanted consideration given to the designation of another carrier as the regional carrier for northern Canada. In addition, Yukon believed that there may be room for another regional carrier in western Canada. Prince Edward Island's principal objection was to the 800-mile limit on non-stop flights by regional carriers. New Brunswick wanted the operations of local carriers restricted by a maximum distance limit and did not want the nationals barred from using smaller jet equipment.

* All provinces and both territories were invited to appear before the Committee. Manitoba, Ontario and Saskatchewan did so; New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Prince Edward Island and the two territories made written submissions.

Manitoba wanted the east-west dividing line moved to Toronto, because the proposed line through Winnipeg would prevent PWA from connecting points west of Winnipeg with communities in northeast Manitoba. Manitoba also suggested that the local carriers be divided into two groups, the larger being designated as sub-regional carriers, and that the northern boundary for the nationals be the Precambrian Shield rather than the 60th parallel.

Newfoundland and Ontario expressed views that were highly critical of the proposed policy. Newfoundland expressed its reservations as follows (page 2 of the submission):

We do not, however, believe that it is necessary to restrict the number of carriers in specific roles, limit the non-stop distance on Regional routes, nor restrict Local carriers to non-jet equipment. If the industry is to evolve as suggested, it must be permitted to do so on the basis of market demand.

Although Ontario favoured continued regulation, it proposed (page 5 of the submission) “a much less restrictive policy which defines the primary functions of each of the three types of carriers, but does not necessarily preclude them from offering other services”. Ontario specifically opposed: restricting the numbers of national and regional carriers to two and four respectively; establishing boundaries for regionals; limiting non-stop flights by regionals to 800 miles; preventing locals from using jets and nationals from using turbo-props; and disallowing Wardair and other charter carriers from providing unit toll services. Although Ontario believed that regional air carriers should “be permitted to develop within each of the economic regions of Canada” (page 16 of the submission), it wanted any carrier, new or old, to be able to apply to the CTC to operate any unit toll service in Canada.

Other Witnesses

Most other witnesses who appeared before the Committee opposed the establishment of roles for domestic unit toll carriers. Some held this view because they favoured an eventual elimination of all economic regulation of the airline industry, others because they believed that government policy statements should not restrict the Canadian Transport Commission from considering all applications on a case-by-case basis.

The Alliance of Canadian Travel Associations and the Council of Unions in the Aviation Industry (of the Canadian Labour Congress) did not comment directly on the matter of carrier roles, but generally believed that the proposed policy is too inflexible. The Council expressed its view as follows (page 5 of the submission):

We would be better served by an air transport policy which was based on clearer principles and allowed greater structural flexibility. Flexibility is particularly crucial in an industry like air transport in which even the short- and medium-term outlook is difficult to forecast.

The Committee's Views on the Transport Canada Paper

Flexibility

The Committee is generally satisfied with the way domestic air transportation has changed over the past few years and would like to see this evolution continue. For it to continue, however, the policy must be at least as flexible as the *de facto* policy framework that exists now. Any future policy should permit, as warranted by market demand, a greater degree of competition and allow greater flexibility for air carriers to adapt to changing circumstances.

It is the view of the Committee that the air carrier roles proposed by Transport Canada are too restrictive to permit the efficient development of the air carrier industry in the years to come. In a sense, the proposed roles are more restrictive than even the present situation, in that regional air carriers are not now prevented by policy from applying for routes that cross the proposed dividing line at Winnipeg or to operate non-stop flights exceeding 800 miles, and local air carriers can apply to acquire jet aircraft for use on routes of any length.

The Committee is convinced that any rigid barriers defining the roles of air carriers would seriously impede the efficient development of the industry and would deny the travelling public the most desirable choices of services and fares. The air transport system is so complex and the future is so uncertain that it is simply not possible to set out a complex set of constraints that could be expected to guide the industry in the right direction over the next several years. Air carriers need more elbow room to manage their enterprises in the most efficient manner possible and to be in a position to respond to new opportunities and changing circumstances.

Competition

The Committee is concerned by the fact that the policy paper does not allow new entrants at the national and regional levels. Although there is an argument for limiting to two the number of national carriers, the Committee regards competition—and the threat of it—as essential to the achievement of the policy objectives that it has set out in Chapter 6 of this report. Accordingly, the Committee believes, in principle, that market entry should not be restricted by physical criteria set out in government policy.

Neither should the policy prevent local carriers and newly established carriers from competing head-on with the national and regional carriers. There may well be routes in Canada where efficiency or service could be improved by allowing a local or a newly established carrier to compete directly with a regional or national carrier. The regional carriers likewise should not be restricted from offering worthwhile services that they could best provide and that would allow them to improve the utilisation of their present equipment.

The Committee believes that it would be much better for the CTC to consider applications case by case rather than have applications ruled out by rigid roles. Not only would this less restrictive approach allow for the introduction of potentially worthwhile new services, but the threat of market entry would provide an additional incentive for the national and regional carriers to operate efficiently and charge competitive fares.

Air Carrier Planning

It has been claimed that an important benefit of establishing carrier roles is that it allows carriers to plan better for the future. It is argued that by defining the types of services that air carriers are allowed to provide, all carriers would be able to gauge better the type and amount of competition that they would face in the future and thereby reduce their investment risk. The Committee believes, however, that this reduction in risk may come at a price. The reduced flexibility that carriers have with a tight role definition could make it difficult for them to use their resources in the most efficient manner possible and therefore to achieve maximum benefit from their investment. Overall, it may well be that the costs of this reduced flexibility are much greater than the benefits of reduced risk.

Effect of Appeals

There is also a practical objection to the establishment of rigid carrier roles. Soon after its adoption, the policy might be made obsolete as a result of a successful appeal that stood in direct conflict with the stated roles of the carriers. The Committee believes that it would be only a matter of time before common sense or political expediency would cause the Minister of Transport or the Governor in Council to uphold an appeal that was in direct conflict with any complex and rigid carrier roles defined in the policy.

Roles and Policy Guidance

The Committee recognizes that probably the clearest way of providing guidance to the CTC would be for the government to define carrier roles using detailed physical criteria. The Committee is concerned, however, that the price to be paid for such clarity is to accept a policy that lacks flexibility and impedes change. A definition of roles that is overly restrictive could pre-empt a carrier from demonstrating that a proposed service is justified by public convenience and necessity.

The Committee's Recommendations

Two-stage systems of entry regulation such as Canada now has can only work if the first stage—government policy—is less restrictive than the second stage—the review of an application by the CTC. The Committee believes that the approach advocated by Transport

Canada does not meet this test; it sees a danger that the Department's proposal would result in some worthwhile services being discouraged and others being approved as 'exceptional cases'. Over time, both these situations would undermine the policy.

Despite its conclusion that, in principle, air carrier roles should not be defined *a priori* by policy, the Committee has decided to recommend that, for the present, only Air Canada and CP Air be permitted to operate long haul, unit toll services in southern Canada (south of 60° N latitude). With this one exception, the Committee opposes the establishment of any restrictions that would limit the opportunities of any carriers, including new entrants, from applying to provide unit toll services anywhere in Canada, using any type of equipment. Every carrier should be allowed to make its case before the CTC for any proposed new service that does not conflict with this role definition for the national carriers.

There are two principal reasons for treating long haul routes differently from other routes. First, even with the limitation on the number of national carriers, Air Canada and CP Air would undoubtedly face a substantial increase in competition. They would be exposed to more competition from local and regional carriers on short and medium haul routes and, to some extent, from multi-stop services on long haul routes. They would also be competing more with each other and would continue to face stiff competition on trans-border and international routes. Furthermore, while the local and regional carriers (and any new entrant) would have much greater opportunities for expansion than they now have, the two national carriers would find relatively few new markets into which they could expand. Exposing the national carriers to even more competition by permitting other carriers to operate long haul routes would put at risk the extensive services that Air Canada and CP Air now operate, domestically as well as internationally.

Secondly, the Committee is concerned that if there is no limit on the number of national carriers permitted, local and regional carriers may become distracted from their primary responsibilities—providing good regional and local air services.

The Committee believes that limiting the number of national carriers to two is further justified by the fact that Air Canada and CP Air already provide convenient and frequent long haul services, complemented during busy periods by charter flights (ABCs) operated by other carriers. This competition has produced a variety of fare levels that adequately serve the needs of the travelling public, particularly at the low end of the fare scale.

Moreover, there are a relatively small number of long haul routes that can support non-stop flights. These routes account for only about 10 per cent of the total unit toll domestic traffic.

Having decided that long haul unit toll routes in southern Canada should, for the present, be reserved for Air Canada and CP Air, the Committee has to consider how long haul routes should be defined. The Committee believes that the limitation should not be

based on size or type of aircraft, for this could preclude carriers from using the most efficient aircraft. Neither does the Committee believe that the policy objectives would be well served by confining certain carriers to particular regions of the country. The only acceptable criterion would be to impose a maximum stage length restriction on all carriers other than the nationals. Furthermore, the distance chosen should be consistent with the efficient operation of the principal aircraft used by the regional carriers, the Boeing 737. The Committee recommends a distance of 1500 (great circle) statute miles, the approximate range of this aircraft. By way of example, only Air Canada and CP Air would be able to operate Toronto-Calgary, Toronto-Edmonton or Toronto-Vancouver with non-stop flights. On the other hand, any carrier could apply to serve such routes as St. John's-Toronto, Vancouver-Regina-Toronto or Toronto-Winnipeg-Calgary.

In summary, the Committee makes the following recommendations concerning air carrier roles.

In southern Canada (south of 60° N latitude), only Air Canada and CP Air should be allowed to operate unit toll services between city-pairs more than 1500 great circle statute miles apart.

Any Canadian air carrier, new or existing, should be able to apply to the CTC to operate any unit toll service in southern Canada between city-pairs up to 1500 miles apart.

Any Canadian air carrier, new or existing, should be permitted to apply to the CTC to operate any domestic unit toll service to or within northern Canada (north of 60° N latitude).

No restrictions should be laid down in policy on the size or type of aircraft that domestic unit toll carriers may operate.

Effects of the Proposed Roles

On short and medium haul routes, the increased threat of entry would stimulate carrier efficiency and service. On long haul routes, the potential threat of competition from other carriers' multi-stop services would have the same effect and, in addition, should result in more long haul, non-stop services being offered by national carriers than would be the case if this threat did not exist.

The current weakness in the economy and the limited traffic growth expected in the short to medium term should prompt the CTC to exercise care in increasing competition among the carriers too quickly. In the long run, however, the minimum role definition that the Committee is proposing should promote the objectives set forth in this proposed policy. A

redistribution of market shares would take place, fleet planning strategies would be re-oriented, weaker carriers might be merged with more efficient ones, and new low-cost carriers might emerge. The proposed roles provide the flexibility that is necessary for this process of change to continue and to produce a stronger air carrier industry that provides good service at a fair price.

The Role of Air Canada

The Committee heard a wide variety of views concerning Air Canada, ranging from the opinion that a strong Air Canada is needed as a tool of government policy to the wish that Air Canada be reduced in size and sold to private investors. The proponents of the latter view argued that it is not possible for fair competition to occur as long as Air Canada continues to dominate the marketplace and have access to cheaper capital than is available to privately owned carriers.

The Committee recognizes that Air Canada's predominance and public ownership may be a legitimate cause for concern. It is evident, however, that Air Canada has not made unfair use of its strength in competition with other carriers. The Committee also noted that between 1977 and 1981, the percentage of all domestic passengers that were carried by Air Canada declined from 56 to 48 per cent.

The Committee proposes no change in Air Canada's role or status at this time.

Domestic Charters

The matter of domestic Advance Booking Charters (ABCs) was brought up during the hearings and was also mentioned in the Transport Canada proposed policy. The main issue raised before the Committee is whether the distinction that now exists between ABCs and unit toll services should be maintained.

This distinction currently exists on two levels:

- the two types of services are operated under different classes of licences—mainly Class 1 for unit toll services and Class 4 for charter services; and
- the rules under which ABCs operate are aimed at those leisure travellers who are willing to forgo flexibility in favour of low price.

The range of views expressed on this matter is represented by the statements of Air Canada and Wardair. In its brief, Air Canada stated:

A real distinction must be maintained between unit toll and specialized charter services for leisure travel. Policy should state specifically that advance purchase and minimum stay requirements be no less stringent than at present. (page 4 of the submission)

Mr. Max Ward commented:

I do not really think that the proponents of this policy could possibly not recognize that the distinction between chartered and scheduled service has disappeared. (46:9)

Furthermore, the President of the CTC told the Committee that the CTC needs policy guidance to clarify the relationship between unit toll and charter services.

The Committee has noted that:

- if the fences around charter operations were lowered too far, the charter carriers would have a back door into unit toll services, without having to meet the obligations associated with unit toll licences;
- the present fences on ABCs, pertaining to advance booking and minimum stay requirements, are close to what the CTC study, “Assessment of the Effectiveness of the Restrictions on Low Priced Air Fares”, considers optimum for domestic markets, i.e., “... a minimum stay requirement of three days with advance booking of 14 days ...”; and
- domestic ABCs represent a very small fraction of the total operations of those carriers that have offered this service (about 5 per cent for Wardair and even less for the regional carriers).

These observations led the Committee to conclude that the distinction between unit toll and charter services should be maintained and that, because of the small size and specialized nature of domestic charter markets, this should not create any particular hardship for the charter carriers.

The Committee cannot ignore, however, that the existence of ABCs has been a very important factor in the development of the low fares now offered by the unit toll carriers.

For this reason, the Committee believes that it is important that domestic ABCs continue to be offered. To this end, the assertion by Mr. Max Ward that “the scheduled carriers can come out with low fares that we cannot possibly compete on” (46:8) must be taken seriously.

The Committee recognizes the potential ability of scheduled carriers to engage in predatory pricing by cross-subsidizing their low fares with their higher fares. By contrast, the opportunity for cross-subsidization by charter carriers is quite limited under the existing rules.

The Committee believes that while charter carriers should direct their services primarily toward the cost-conscious, discretionary market, they should be given greater access to higher yield markets, in order to improve their loads and yields. This seems to be the intent of the ‘top-off’ authority now contained in the Air Carrier Regulations, which allows up to one-third of the capacity of the aircraft to be sold without any pre-booking requirement. The Committee believes, however, that the other ‘top-off’ restrictions (i.e., round-trip obligation and minimum stay requirement) are an impediment to charter carriers who want to optimize their yields and load factors.

The Committee therefore recommends that these restrictions be relaxed so that charter carriers can compete more equitably in low-cost markets with scheduled carriers while at the same time having some access to higher yield markets.

In view of these considerations, **the Committee recommends that restrictions on domestic charter services should be further reduced, but a distinction should be maintained between charter and unit toll services. Particular consideration should be given to eliminating the length of stay requirement and to allowing one-way trips for the one-third ‘top-off’ now permitted on ABC flights.**

Subsidies

The Transport Canada policy paper is nearly silent on the question of whether direct operating subsidies should be paid to air carriers. It states only that the policy should promote unit toll air services that are “... warranted by travel demand, with little need for direct operating subsidies”. (paragraph 38) Despite this lack of emphasis on subsidies, some witnesses argued before the Committee that in some instances, direct operating subsidies should be provided and that the position of the government toward the use of subsidies should be spelled out in the domestic air carrier policy.

Air services should be determined principally by the demand for such services, although operating subsidies may be required in order to initiate or maintain services that are essential to the public interest. Such subsidies, which would be administered by the CTC, should be granted for limited periods of time. They should go to the most appropriate carrier operating the most suitable equipment. In some instances, improvements in airports or air navigation services could be an alternative to granting operating subsidies.

The Committee wishes to note also that the provision of air carrier subsidies is not exclusively a federal responsibility. Ontario, for example, has been extremely successful in improving air services in northwestern Ontario through the Norontair operation, which it funds. This may be an area where the provinces might take on greater responsibility.

Transport Canada should undertake a detailed analysis of the matter of subsidies for air transportation. The report emanating from this study should be referred to this Committee.

Inter-carrier Co-operation

The effect of the Committee's recommendations would be to stimulate competition among Canada's domestic carriers. This competition should take place in the areas of prices and quality and convenience of services. There are areas, however, where carriers should co-operate for the benefit of the travelling public. These areas of co-operation include reservations and ticketing, joint fares and rates, and shared facilities and services.

The CTC has no powers in these areas. A longstanding legislative precedent in the *Railway Act* obliges railways and telephone companies to interconnect and forward each other's traffic on reasonable terms and conditions. Consumers and competitors may seek relief from the regulator if these obligations are not fulfilled.

The need for joint fares and the importance of electronic reservations systems suggest that an analogous legal obligation might apply to airlines. It would concern the terms of access to reservations systems and co-operation in ticketing and joint fares.

All carriers should co-operate through interline and inter-airline agreements in the areas of reservations and joint fares and rates. The CTC should investigate these issues, identify problems and recommend remedies.

Five-year Review

The Committee recognizes that the policy will have to be reviewed periodically. Changes in technology, market conditions and the structure of the industry may require modifications from time to time. In particular, as carriers adjust to an environment of increased competition, there may be room for more than two national carriers. **Transport Canada should issue a report within five years' time either reaffirming existing policy or proposing modifications. That report should be referred to this Committee for consideration.**

Chapter 8

POLICY GUIDANCE

In discharging its responsibilities, the CTC is guided by the *Aeronautics Act*, the *National Transportation Act* and government policy. Of these three sources of direction, the first two are necessarily paramount, because there is no legislative requirement for the CTC to take government policy into account in making its decisions. The provisions of these acts are, however, quite general and may be subject to varying interpretation. Moreover, the CTC has been responsive to government policy direction. From a practical point of view, therefore, government policy—expressed through policy statements and decisions on appeals—is likely to continue to have an important influence on CTC decisions. The Committee therefore attaches great importance to the general direction that might be given the CTC through government policy. Such guidance is particularly important in view of the Committee's recommendation that few constraints be placed on the opportunities open to carriers seeking CTC approval for new routes.

Control of Entry

The Committee's policy recommendations concerning market entry support a continuation of recent trends toward increased levels of competition. In reaching its decisions, the CTC should regard competition as the principal means by which the objectives of the policy will be promoted. Increased competition can be expected to result in increased efficiency and improvements in services and passenger convenience.

Although the Committee strongly supports a high level of competition among carriers, it wishes to express two caveats:

- Competition may be counterproductive if the entry of an additional competitor would fragment a market to a point where load factors were significantly reduced or carriers were forced to use smaller, less efficient aircraft.

—For sparsely populated remote areas, stability and adequacy of service should not be jeopardized by a level of competition that the market cannot sustain on a year-round basis.

In proposing a policy that would allow more competition, the Committee recognizes that some carriers may attempt to expand too quickly into new markets at the expense of their existing services. While air carriers should not be discouraged from experimentation and innovation, the CTC should ensure that the implementation of the policy proposed in this report does not create undue disruptions of existing services.

In light of these considerations, the Committee proposes that government policy provide the following direction to the CTC in respect of proposed new domestic unit toll air services.

Any air carrier, existing or newly established, could apply to the Canadian Transport Commission to provide unit toll passenger or cargo air services on any route in Canada, subject to the 1500-mile limit (in southern Canada) imposed on all air carriers other than Air Canada and CP Air.

The CTC should authorize any domestic unit toll air service that would, on balance, further the policy objectives set out in Chapter 6 of this report. To this end, the Commission should:

- 1) rely on competition as the principal means of promoting the objectives of the policy, particularly in respect of high density markets and in short haul markets in which air services face strong competition from surface modes of transportation;**
- 2) ensure that when an existing air carrier applies to provide a new service, the provision of the service would not have a significant adverse effect on the applicant's existing services; and**
- 3) take into account, in determining whether the proposed service would result in an overall increase in efficiency of the air transport system, the effect that a proposed service would have on the costs and services of all carriers affected, as well as on the costs of any improvements to airports and air navigation services that would be required.**

The Committee recognizes that the approach it favours would place greater demands on the CTC than would the Transport Canada proposal. The CTC probably would be faced with a greater number of applications for new services and its decisions would in general be more difficult. At first, there might be a rush of applications, but this would not be expected to persist. Carriers would recognize that they are still in a regulated environment and that it would not be in their long-term interest to propose overly rapid expansion. Furthermore, the CTC's rejection of unsupported applications would tend to cause carriers to become more selective in proposing new services.

Fares and Rates

Air carriers have frequently complained that the requirements for filing rates and tariffs with the CTC are unnecessarily burdensome. The need to justify each change, no matter how minor, has been especially criticized. The Committee believes that fares and rates should continue to be controlled by the CTC but favours a more flexible process.

The CTC should continue to regulate fares and rates. In order to simplify rate-setting and encourage competition, the CTC should define, and from time to time amend, a zone of flexibility within which carriers would be allowed to vary their fares upward or downward with no other requirement than a short advance notice to the CTC.

The Committee expressed in Chapter 7 its concern that a competitive balance be maintained between ABCs and low-cost unit toll fares. To that effect, the Committee believes that the CTC should monitor closely low-cost fares filed by scheduled carriers and their associated fences. Low-cost fares could be defined as fares discounted from regular fares by more than the limit prescribed in the zone of flexibility defined in the previous recommendation. **The CTC should ensure that fair competition is maintained between ABCs and low-cost fares offered by scheduled carriers.**

Furthermore, scheduled carriers should be discouraged from offering deceptively small numbers of seats on highly publicized deep-discount fare schemes. **The Air Carrier Regulations should be amended to include a provision requiring scheduled carriers to state clearly in their advertisements for low-cost fares the number of seats allocated to these fares on each route.**

Mergers and Acquisitions

The Committee recognizes that mergers and acquisitions may at times be necessary to bring about structural changes in the industry that result in improved efficiency. The CTC must consider these changes on a case-by-case basis, weighing improvements in efficiency against the potential for reduced competition.

Mergers and acquisitions should be dealt with by the CTC case by case within the framework of the policy. The CTC should look favourably on proposed mergers and acquisitions that would result in improved efficiency, provided they would not unduly restrict competition.

Regulatory Burden

The burden of the regulatory process was referred to by several witnesses, including regional and local carriers and some provinces. Also, a Transport Canada survey of airline attitudes to regulation showed that air carriers were in wide agreement that the direct and indirect cost of regulation is too high.

The Committee was pleased to hear from the Hon. Edgar Benson, President of the CTC, and Mr. Malcolm Armstrong, Chairman of the Air Transport Committee, that the ATC is currently attempting to find ways of streamlining certain requirements imposed on air carriers, including those involving route applications and the filing of tariffs.

The CTC should give high priority to simplifying and speeding up its procedures in order to reduce the regulatory burden on the air carriers. In particular, the CTC should:

- establish time limits for its consideration of different types of applications;**
- expedite unopposed licence applications;**
- simplify the processing of applications for upgrading the aircraft group on existing licences for smaller aircraft (Groups A to C); and**
- simplify the process of filing domestic charter programs so that the requirements are no more burdensome than those for filing competing low-cost, unit toll fares.**

Appeals

The ultimate responsibility for policy guidance rests with the government, and the appeal process is an important means to review the manner in which policy has been applied by the CTC in particular cases.

The Committee notes the concern of Transport Canada that the increasing tendency to appeal CTC decisions is placing a growing burden on the government.

The enunciation of clear government policy with respect to domestic air carrier operations will in itself diminish the number of appeals. Furthermore, the Committee considers that the Minister and the Cabinet, by establishing the basis on which appeals will be heard, could reduce the number of appeals.

Both the Minister and the Cabinet have broad discretion with respect to appeals from CTC decisions. A clarification of how that discretion will be exercised through the publication of guidelines for appeals from CTC decisions—in effect, an appeals policy—would be an appropriate and positive addition to the regulatory process.

The Committee considers that appeals from decisions of the CTC should be retained. To limit the number of appeals, the Minister and the Governor in Council should establish and make public the basis upon which appeals would be heard.

Chapter 9

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

The Standing Committee on Transport makes the following recommendations:

Regulation

1. A regulated environment should be maintained for the domestic air industry, and the Canadian Transport Commission should continue to be the regulator. (21)*

Policy Objectives

2. The objectives of a new domestic unit toll air carrier policy should be to promote:
 - increased efficiency of the air transportation system;
 - improved passenger convenience;
 - the provision of an adequate choice of air services and fares;
 - the long-term financial viability of the industry; and
 - adequate and stable services in remote and less populated areas of the country. (24)

* Recommendations can be found in the text on the pages indicated in parentheses.

Air Carrier Roles

3. In southern Canada (south of 60° N latitude), only Air Canada and CP Air should be allowed to operate unit toll services between city-pairs more than 1500 great circle statute miles apart. (31)
4. Any Canadian air carrier, new or existing, should be able to apply to the CTC to operate any unit toll service in southern Canada between city-pairs up to 1500 miles apart. (31)
5. Any Canadian air carrier, new or existing, should be permitted to apply to the CTC to operate any domestic unit toll service to or within northern Canada (north of 60° N latitude). (31)
6. No restrictions should be laid down in policy on the size or type of aircraft that domestic unit toll carriers may operate. (31)

Domestic Charters

7. Restrictions on domestic charter services should be further reduced, but a distinction should be maintained between charter and unit toll services. Particular consideration should be given to eliminating the length of stay requirement and to allowing one-way trips for the one-third 'top-off' now permitted on ABC flights. (34)

New Entry

8. The CTC should authorize any new domestic unit toll air service that would, on balance, further the objectives set out in recommendation 2 and, in particular, should:
 - a) rely on competition as the principal means of promoting the objectives, particularly in respect of high density markets and in short haul markets in which air services face strong competition from surface modes of transportation;
 - b) ensure that when an existing air carrier applies to provide a new service, the provision of the service would not have significant adverse effect on the applicant's existing services; and
 - c) take into account, in determining whether the proposed service would result in an overall increase in efficiency of the air transport system, the effect that a proposed service would have on the costs and services of all carriers affected, as well as on the costs of any improvements to airports and air navigation services that would be required. (38)

- Fares and Rates
9. The CTC should continue to regulate fares and rates. In order to simplify rate-setting and encourage competition, the CTC should define and, from time to time, amend a zone of flexibility within which carriers would be allowed to vary their fares upward or downward with no requirement other than a short advance notice to the CTC. (39)
- Low-cost Fares
10. The CTC should ensure that fair competition is maintained between ABCs and low-cost fares offered by scheduled carriers. (39)
- Advertising of Low Fares
11. The Air Carrier Regulations should be amended to include a provision requiring scheduled carriers to state clearly in their advertisements for low-cost fares the number of seats being offered at those fares on each route. (39)
- Mergers and Acquisitions
12. Mergers and acquisitions should be dealt with by the CTC case by case within the framework of the policy. The CTC should look favourably on proposed mergers and acquisitions that would result in improved efficiency, provided they would not unduly restrict competition. (39)
- Regulatory Burden
13. The CTC should give high priority to simplifying and speeding up its procedures in order to reduce the regulatory burden on the air carriers. In particular, the CTC should:
- establish time limits for its consideration of different types of applications;
 - expedite unopposed licence applications;
 - simplify the processing of applications for upgrading the aircraft group on existing licences for smaller aircraft (Groups A to C); and
 - simplify the process of filing domestic charter programs so that the requirements are no more burdensome than those for filing competing low-cost, unit toll fares. (40)
- Air Carrier Subsidies
14. Air services should be determined principally by the demand for such services, although operating subsidies may be required in order to initiate or maintain services that are essential to the public interest. Such subsidies, which would be administered by the CTC, should be granted for limited periods of time. They should go to the most appropriate carrier operating the most suitable equipment. (34)
15. All carriers should co-operate through interline and inter-airline agreements in the areas of reservations and joint fares and rates. The CTC should investigate these issues, identify problems and recommend remedies. (35)

Appeals

- 16. Appeals from decisions of the CTC should be retained. To limit the number of appeals, the Minister and the Governor in Council should establish and make public the basis upon which appeals would be heard. (40)**

Five-year Review

- 17. Transport Canada should issue a report within five years' time either reaffirming existing policy or proposing modifications. That report should be referred to this Committee for consideration. (35)**

GLOSSARY

ABC: Advance Booking Charter. Chartered flights for which seats are sold through a tour operator and where passengers must comply with advance booking and minimum stay requirements.

Aircraft Groups: For licencing purposes, aircraft are divided into eight groups, according to maximum take-off weight.

<i>Group</i>	<i>Weight Range (lbs)</i>		<i>Types of Aircraft in Group</i>
A	up to 4,300		Cessna 180, 182, 185, 206
B	4,300	— 7,000	Cessna 310, 402, DH Beaver
C	7,000	— 18,000	DHC-6, Beech 99
D	18,000	— 35,000	DC-3
E	35,000	— 75,000	DHC-7, F-27, HS-748
F	75,000	— 150,000	B-737, DC-9, BAC-111, Electra
G	150,000	— 300,000	B-727, B-707, B-767, DC-8
H	300,000 and over		B-747, DC-10, L-1011

ATC: Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

Charter Service: Air services in which an entire aircraft is chartered for a fee.

Class of Air Service: For licencing purposes, domestic air services are divided into classes. Classes 1, 2 and 3 are unit toll services (see **Unit Toll Services**), differentiated by the degree of regularity required of the service. Most national and regional carrier unit toll services are operated under Class 1 licences.

Conditions of Service: Restrictions attached to licences in respect of routes that air carriers are allowed to serve. These are most commonly mandatory stops, maximum service frequency and number of aircraft.

CTC: Canadian Transport Commission.

Fences: Restrictions on the sale of seats. Common types of fences are minimum pre-booking period, advance purchase of ticket, cancellation penalties and minimum length of stay.

Market Entry and Exit: The process of an air carrier initiating (**entry**) or terminating (**exit**) services on a particular route (**market**).

Unit Toll Services: Passenger services in which individual seats are sold to the public, or cargo services in which goods are shipped for a fee related to the type of commodity and the weight of the goods.

Yield: A measure of the average revenue produced per unit of passengers or cargo carried, usually expressed in dollars per passenger or per passenger-mile (kilometre) and dollars per pound (kilogram) or per ton-mile (kilometre) for cargo.

Appendix A

WITNESSES WHO APPEARED BEFORE THE COMMITTEE

	Issue No.
Tuesday, February 2, 1982	
Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration:	40
Mr. Richard P. St-John Deputy Administrator	
Mr. J.A.A. Lovink Director Domestic Policy (Air)	
Department of Consumer and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy:	40
Mr. Lawson Hunter Director of Investigation and Research	
Mr. D.A. Dawson Director Regulated Sector Branch	
Dr. D.F. McKinley Director Research and International Relations Branch	
Economic Council of Canada:	40
Mr. David W. Slater Chairman	
Mr. Robert Jenness Senior Policy Advisor	
Wednesday, February 3, 1982	
Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration	41
Mr. J.A.A. Lovink Director Domestic Policy (Air)	

Thursday, February 4, 1982

Pacific Western Airlines Limited:	42
Mr. Rhys R. Eyton President and Chief Executive Officer	
Eastern Provincial Airways Limited:	42
Mr. William Verrier Vice-President, Marketing	
Mr. Roy Rideout Vice-President Administration and Planning	
Nordair:	42
Mr. Roland Lefrançois, Q.C. Chairman of the Board	
Quebecair:	43
Mr. Alfred Hamel President and Chief Executive Officer	

Tuesday, February 9, 1982

Time Air Limited:	44
Mr. Richard Barton President	
Bradley Air Services/First Air:	44
Mr. John W. Crichton Executive Vice-President	
Northwest Territorial Airways Limited:	44
Mr. Robert Engle President	
Canadian Pacific Air Line, Limited (CP Air):	45
Mr. Ian A. Gray President and Chief Executive Officer	

Thursday, February 11, 1982

Wardair Canada (1975) Ltd:	46
Mr. Maxwell Ward Chairman and President	

Air Canada:	46
Mr. Claude I. Taylor President and Chief Executive Officer	
Consumers' Association of Canada:	47
Mr. Hudson Janisch Chairman, Regulated Industries Program and Professor of Law, University of Toronto	
Mr. John Blakney Assistant Counsel	
Air Chicago, Chicago, Illinois:	47
Mr. Brian Campbell Chairman	
Tuesday, February 16, 1982	
Panel Discussion on Airline Deregulation in the United States:	48
Mr. Roy Pulsifer Associate Director Licensing Programs and Policy Development Bureau of Domestic Aviation Civil Aeronautics Board Washington, D.C.	
Mr. Melvin A. Brenner Melvin A. Brenner Associates, Inc. Rowayton, Connecticut	
Mr. Dennis F.X. Mathaisel Postdoctoral Research Associate and Lecturer Flight Transportation Laboratory Department of Aeronautics and Astronautics Massachusetts Institute of Technology Cambridge, Massachusetts	
Mr. Robert J. Joedicke Lehman Brothers Kuhn Loeb Research New York, N.Y.	
Alliance of Canadian Travel Associations:	48
Mr. Doug Crozier Legal Counsel	
Mr. Gareth Davies Executive Director	
Mr. Alex Bertren-Matthews Vice-President	

Thursday, February 18, 1982

Canadian Transport Commission: 49

The Honourable E.J. Benson
President

Mr. M.D. Armstrong
Chairman
Air Transport Committee

Mr. Richard Fosbrooke
Acting Director
Passenger & Aviation Economics

Province of Saskatchewan: 49

Mr. John S. Burton
Executive Director
Transportation Agency of Saskatchewan

Province of Manitoba: 50

The Honourable Samuel Uskiw
Minister of Highways and Transportation

Mr. John C. Rea
Director of Transportation
Department of Highways and Transportation

Tuesday, February 23, 1982

Panel Discussion on Domestic Air Carrier Policy: 51

Dr. W.T. Stanbury
Professor of Policy Analysis
Faculty of Commerce
University of British Columbia and
Director, Regulation and Government
Intervention Program,
The Institute for Research on Public Policy

Mr. F.J.H. Johnston
Air Transport Director
Air Transport Department
International Air Transport Association
Montreal, Quebec

Mr. William A. Jordan
Professor of Economics
Faculty of Administrative Studies
York University
Downsview, Ontario

Mr. J.R. Baldwin
Associate Professor of Economics
Department of Economics
Queen's University
Kingston, Ontario

Province of Ontario: 51

Mr. W.D. Burtneck, Q.C.
Senior External Counsel
Office of Legal Services
Ministry of Transportation and Communications

Mr. David Garner
Air Office

Thursday, February 25, 1982

Dr. Richard Schultz 52
Associate Professor
Department of Political Science and
Centre for the Study of Regulated Industries
McGill University
Montreal, Quebec

Mr. J.M. Fugère 52
President
Pilgrim Airlines
New London, Connecticut

Institute for Transportation Studies,
University of Calgary: 53

Mr. Everett Johnston
Chairman

Mr. J.R. Brent Ritchie
Director
Division of Travel and Tourism

Tuesday, March 2, 1982

Council of Unions in the Aviation Industry,
Canadian Labour Congress: 54

Mr. Donald Montgomery
Chairman of the Council and
Secretary-Treasurer of the Congress

Mr. Murray Randall
National Representative
Canadian Labour Congress

Mr. Mike Rygus
General Vice-President
International Association of Machinists

Mr. Ron Schneiderman
Secretary-Treasurer
Canadian Air Line Dispatchers Association

Appendix B

SUBMISSIONS RECEIVED

Air Ontario Limited

Air Transport Association of Canada

City of Brandon, Manitoba

Government of New Brunswick, Minister of Transportation

Government of Newfoundland and Labrador, Department of
Transportation and Communications

Government of Nova Scotia, Minister of Transportation

Government of Prince Edward Island, Department of Highways and Public Works

Government of Yukon, Tourism and Economic Development,
Economic Research and Planning

Northwest Territories, Minister of Government Affairs

The Board of Trade of Metropolitan Toronto

The Canadian Manufacturers' Association

Travel Industry Association of the Northwest Territories

Mr. J. D. Watson, Manotick, Ontario

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 and 55 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

MAURICE A. DIONNE
Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 23, 1982
(91)

The Standing Committee on Transport met, *In Camera*, at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Harquail, Mayer, McDermid, Nowlan and Turner.

Other Member present: Mr. Daudlin.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Committee proceeded to consider its draft report to the House with respect to the document, entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

On motion of Mr. Bockstael, seconded by Mr. Nowlan, Mr. Deniger was elected Vice-chairman of the Committee.

On motion of Mr. Corbin, seconded by Mr. Turner, it was agreed,—That the Committee print an additional 2000 copies of Issue No. 55 of the Committee's Minutes of Proceedings and Evidence with a special cover.

On motion of Mr. Deniger, seconded by Mr. Nowlan, it was agreed,—That the Committee hire a designer or an advertising agency to prepare camera ready artwork for the design of its cover relating to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(92)

The Standing Committee on Transport met, *In Camera*, at 3:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid and Nowlan.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Committee resumed consideration of its draft report to the House with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, March 25, 1982.

Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

THURSDAY, MARCH 25, 1982
(93)

The Standing Committee on Transport met, *In Camera*, at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid, Nowlan and Siddon.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert

Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Committee resumed consideration of its draft report to the House with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, March 30, 1982.

Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

TUESDAY, MARCH 30, 1982
(94)

The Standing Committee on Transport met, *In Camera*, at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Gourde, Harquail, MacBain, Mayer, McDermid, Nowlan, Reid (*St. Catharines*), Scott (*Hamilton-Wentworth*) and Turner.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant and Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Committee resumed consideration of its draft report to the House with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

The report, as amended, was carried on division.

On motion of Mr. Nowlan, seconded by Mr. Gourd, it was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes which may be necessary without changing the substance of the draft report to the House.

Ordered,—That the Chairman report to the House.

On motion of Mr. Bockstael, seconded by Mr. McDermid, it was agreed,—That the Committee authorize the printing of Issue no. 55, which contains its Ninth Report to the House, in a tumble format.

It was agreed,—That immediately after the tabling of the report to the House, a press conference be called to highlight the major elements of the report.

It was agreed,—That a meeting of the sub-committee on Agenda and Procedure be called at 9:30 o'clock a.m., Thursday, April 1, 1982.

At 11:06 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul

A 11 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Il est convenu, — Qu'une séance du Sous-comité du programme et de la procédure soit convoquée le jeudi 1er avril 1982, à 9 h 30.

Il est convenu, — Qu'immédiatement après le dépôt du rapport à la Chambre, une conférence de presse soit convoquée pour souligner les éléments importants du rapport.

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. McDermid, il est convenu, — Que le Comité autorise l'impression du fascicule n° 55, qui contient son neuvième rapport à la Chambre, présentée sous forme tête-bêche.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport à la Chambre.

Sur motion de M. Nowlan, appuyé par M. Gourd, il est convenu, — Que le président soit autorisé à faire les changements nécessaires dans la typographie et la rédaction, sans toutefois modifier l'essence du rapport provisoire à la Chambre.

avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

A midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 30 mars 1982, à 9 h 30.

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaal

LE MARDI 30 MARS 1982
(94)

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Forrester, Gourde, Harquail, MacBain, Mayer, McDermid, Nowlan, Reid (*St. Catharines*), Scott (*Hamilton-Wentworth*) et Turner.

Aussi présent: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien, et M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir Procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

Le rapport modifié est adopté sur division.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI
(92)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 38 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid et Nowlan.

Aussi présents: Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 mars 1982, à 9 h 30.

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaal

LE JEUDI 25 MARS 1982
(93)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid, Nowlan et Siddon.

Aussi présents: Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton,

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 MARS 1982

(91)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 42 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, M^{me} Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Harquail, Mayer, McDermid, Nowlan et Turner.

Autre député présent: M. Daudlin.

Aussi présents: Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité étudie son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. Nowlan, M. Deniger est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Corbin, appuyé par M. Turner, il est convenu, —Que le Comité imprime 2 000 exemplaires supplémentaires du fascicule n° 55 des procès-verbaux et témoignages du Comité, avec couverture spéciale.

Sur motion de M. Deniger, appuyé par M. Nowlan, il est convenu, —Que le Comité embauche un graphiste ou une agence de publicité chargé de préparer un cliché typographique pour la présentation graphique de la couverture de son rapport relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

À midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

Annexe B

MÉMOIRES REÇUS

Air Ontario Limited

Air Transport Association of Canada

Association des manufacturiers canadiens

Board of Trade du grand Toronto

Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

Ministère des Autoroutes et des Travaux publics

Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Ministère des Transports

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Ministère des Transports

Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador

Ministère des Transports et des Communications

Gouvernement du Yukon

Ministère du Tourisme et du Développement économique

Planification et Recherche économique

Territoires du Nord-Ouest

Ministère des Services gouvernementaux

Travel Industry Association of the Northwest Territories

Ville de Brandon (Manitoba)

M. J. D. Watson, Manotick (Ontario)

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (fascicules nos 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55, qui comprennent le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

MAURICE A. DIONNE.

Du Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique,
Congrès du travail du Canada:

M. Donald Montgomery

président du Conseil et

secrétaire trésorier du Congrès

M. Murray Randall

représentant national

Congrès du travail du Canada

M. Mike Rygus

vice-président général

Association internationale des machinistes

M. Ron Schneiderman

secrétaire trésorier

Association canadienne des régulateurs de vols

	M. F.J.H. Johnston directeur du transport aérien Département du transport aérien Association du transport aérien international Montréal (Québec)	
	M. William A. Jordan professeur de sciences économiques Faculty of Administrative Studies York University Downsview (Ontario)	
	M. J.R. Baldwin professeur agrégé de sciences économiques Faculté des sciences économiques Université Queen's Kingston (Ontario)	
51	Du gouvernement de l'Ontario: M. W.D. Burtinick, c.r. conseiller principal, Affaires extérieures Bureau des services juridiques Ministère des Transports et des Communications M. David Garner Bureau des services aériens	
52	M. Richard Schultz professeur associé Département de sciences politiques et Centre for the study of Regulated Industries Université McGill Montréal (Québec)	
52	M. J.M. Fugère président Pilgrim Airlines New London (Connecticut)	
53	De l'Institute for Transportation Studies, Université de Calgary: M. Everett Johnston président M. J.R. Brent Ritchie directeur Division of Travel and Tourism	

M. Gareth Davies
 directeur exécutif
 M. Alex Bertren-Matthews
 vice-président

Le jeudi 18 février 1982

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E.J. Benson
 président

M. M.D. Armstrong

président

Comité des transports aériens

M. Richard Fosbrooke

directeur suppléant

Economique du transport de passagers

et de l'aviation

De la province de Saskatchewan:

M. John S. Burton

directeur administratif

Transportation Agency of Saskatchewan

De la province du Manitoba:

L'honorable Samuel Uskiw

ministre des Autoroutes et du Transport

M. John C. Rea

directeur du Transport

ministère des Autoroutes et du Transport

Le mardi 23 février 1982

Discussion de groupe sur la politique de transport aérien intérieur:

M. W.T. Stanbury

professeur d'analyse politique

Faculté de commerce

Université de la Colombie-Britannique

et directeur, Regulation and Government

Intervention Program, Institut de

recherches politiques

46	D'Air Canada:	
	M. Claude I. Taylor	
	président-directeur général	
47	De l'Association des consommateurs du Canada:	
	M. Hudson Janisch	
	président	
	Programme des industries réglementées et	
	professeur de droit à l'université de Toronto	
	M. John Blakney	
	avocat-conseil adjoint	
47	D'Air Chicago, Chicago (Illinois):	
	M. Brian Campbell	
	président	
Le mardi 16 février 1982		
	Discussion de groupe sur la déréglementation	
	du transport aérien aux États-Unis:	
48	M. Roy Pulsifer	
	directeur adjoint	
	Licensing Programs and Policy Development	
	Bureau of Domestic Aviation	
	Civil Aeronautics Board	
	Washington (D.C.)	
	M. Melvin A. Brenner	
	Melvin A. Brenner Associates, Inc.	
	Rowayton (Connecticut)	
	M. Dennis F.X. Mathaisel	
	adjoint de recherche postdoctorale	
	et chargé de cours	
	Flight Transportation Laboratory	
	Department of Aeronautics and Astronautics	
	Massachusetts Institute of Technology	
	Cambridge (Massachusetts)	
	M. Robert J. Joedicke	
	Lehman Brothers Kuhn Loeb Research	
	New York (N.Y)	
48	De l'Alliance canadienne des associations touristiques:	
	M. Doug Crozier	
	conseiller juridique	

Le jeudi 4 février 1982

De Pacific Western Airlines Limited: M. Rhys R. Eylon
président et chef de la direction

42 D'Eastern Provincial Airways Limited:

M. William Verrier

vice-président, Marketing

M. Roy Rideout

vice-président

Administration et planification

42 De Nordair:

M. Roland Lefrançois, c.r.

président du Conseil d'administration

43 De Quebecair:

M. Alfred Hamel

président et chef de la direction

Le mardi 9 février 1982

44 De Time Air Limited:

M. Richard Barton

président

De Bradley Air Services/First Air:

M. John W. Crichton

vice-président exécutif

44 De Northwest Territorial Airways Limited:

M. Robert Engle

président

45 De Canadian Pacific Airlines, Limited (CP Air):

M. Ian A. Gray

président-directeur général

Le jeudi 11 février 1982

46 De Wardair Canada (1975) Ltd:

M. Maxwell Ward

président du Conseil et directeur général

Annexe A

TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

Fascicule

Le mardi 2 février 1982

Du ministère des Transports,
Administration canadienne des transports aériens:

40

M. Richard P. St-John
administrateur adjoint

M. J.A.A. Lovink

directeur
Politique nationale (air)

Du ministère de la Consommation et des Corporations,
Bureau de la politique de la concurrence:

40

M. Lawson Hunter

directeur des Enquêtes et recherches

M. D.A. Dawson

directeur
Direction des industries réglementées

M. D.F. McKinley

directeur
Direction de la recherche et des

relations internationales

Du Conseil économique du Canada:

40

M. David W. Slater

président

M. Bob Jenness

conseiller général

Le mercredi 3 février 1982

Du ministère des Transports,
Administration canadienne des transports aériens:

41

M. J.A.A. Lovink

directeur

Politique nationale (air)

Rendement: Mesure du revenu moyen produit par unité de marchandises ou de passagers transportés, exprimée habituellement en dollars par passager ou par passager-mille (kilomètre), et en dollars par livre (kilogramme) ou par tonne-mille (kilomètre), pour les marchandises.

Services à taux unitaires: Services de transport de voyageurs pour lesquels les places sont vendues individuellement au public, ou services de transport de marchandises pour lesquels ces dernières sont expédiées à un prix fixé selon leur nature et leur poids.

Services d'affrètement: Services aériens selon lesquels un avion entier est affrété à un prix global.

Vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC): Vols d'affrètement pour lesquels les places sont vendues par un organisateur de voyages, et pour lesquels les voyageurs doivent se plier à certaines exigences relatives à la réservation anticipée et au séjour minimum.

Barrières: Restrictions relatives à la vente des places; elles visent le plus souvent le délai minimum de réservation anticipée, l'achat anticipé des billets, les sanctions en cas d'annulation et la longueur minimum du séjour.

CCT: Commission canadienne des transports.

Classe de services aériens: Pour les fins d'octroi de permis, les services aériens intérieurs sont divisés en classes. Les classes 1, 2 et 3 englobent les services à taux unitaires (voir la rubrique **Services à taux unitaires** ci-dessous); elles se différencient par le degré de régularité du service. La plupart des services à taux unitaires des transporteurs nationaux et régionaux sont exploitées en vertu de permis de classe 1.

Conditions du service: Restrictions liées aux permis en ce qui a trait aux routes que les transporteurs aériens sont autorisés à desservir; elles visent le plus souvent les escales obligatoires, la fréquence maximum des vols et le nombre d'avions.

CTA: Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

Entrée sur le marché et abandon de services: Processus selon lequel un transporteur aérien offre de nouveaux services (**entrée**) ou met fin à ceux qu'il assurait (**abandon**) sur une route donnée (**marché**).

Groupe d'avions: Pour les fins d'octroi de permis, les avions sont divisés en huit groupes selon leur poids maximal au décollage.

Groupe	Poids (en livres)	Types d'avions
A	jusqu'à 4 300	Cessna 180, 182, 185, 206
B	4 300 — 7 000	Cessna 310, 402, DH Beaver
C	7 000 — 18 000	DHC-6, Beech 99
D	18 000 — 35 000	DC-3
E	35 000 — 75 000	DHC-7, F-27, HS-748
F	75 000 — 150 000	B-737, DC-9, BAC-111, Electra
G	150 000 — 300 000	B-727, B-707, B-767, DC-8
H	300 000 et plus	B-747, DC-10, L-1011

—simplifier le processus de présentation des demandes relatives aux services d'affrètement intérieurs, afin que les exigences ne soient pas plus lourdes que pour les services concurrents à tarifs réduits. (42)

14. Les services aériens devraient être déterminés avant tout par la demande, mais des subventions d'exploitation pourraient être nécessaires pour la création ou le maintien de services essentiels dans l'intérêt public. Ces subventions, qui seraient administrées par la CCT, devraient être consenties pour des périodes limitées, aux transporteurs qui sont les plus qualifiés et qui exploitent l'équipement le mieux adapté. (36)

15. Tous les transporteurs devraient collaborer, au moyen d'accords interliges et intercompagnies en ce qui concerne les réservations, et les tarifs et taux communs. La CCT devrait étudier ces questions pour signaler les problèmes existants et y recommander des solutions. (37)

16. Le droit d'appel des décisions de la CCT devrait être maintenu. Afin de limiter le nombre des appels, le Ministre et le gouverneur en conseil devraient fixer et rendre publics les critères d'interjection de ces appels. (43)

17. Transports Canada devrait publier d'ici cinq ans un rapport pour confirmer le maintien de la politique actuelle ou y proposer des modifications. Ce rapport devrait être soumis à l'examen du Comité. (37)

Subventions aux transporteurs aériens

Appels

Révision quinquennale

celui-ci n'ait pas d'effet négatif notable sur les autres services offerts par le transporteur en question;

c) tenir compte des effets des services projetés sur les coûts et les services de tous les transporteurs touchés, ainsi que sur les coûts des améliorations susceptibles d'être nécessaires pour les aéroports et les services de navigation aérienne, afin de déterminer si ces services entraineraient une augmentation globale de l'efficacité du réseau de transport aérien. (40)

9. La CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux. Afin de simplifier la fixation des tarifs et de favoriser la concurrence, elle devrait définir, et modifier de temps à autre, une « zone de fluctuation » à l'intérieur de laquelle les transporteurs seraient autorisés à ajuster leurs tarifs à la hausse ou à la baisse, à la seule condition d'en donner un bref préavis à la CCT. (41)

10. La CCT devrait veiller au maintien d'une juste concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les tarifs réduits offerts à bord des vols réguliers. (41)

11. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait être modifié de façon à ce que les transporteurs réguliers soient obligés d'indiquer clairement, lorsqu'ils font de la publicité sur leurs tarifs réduits, le nombre de places offertes à ces tarifs sur chaque route. (41)

12. La CCT devrait traiter les fusions et les acquisitions individuelles dans le cadre de la politique et autoriser celles qui permettraient d'augmenter l'efficacité, sans pour autant limiter excessivement la concurrence. (42)

13. La CCT devrait, en priorité, simplifier et accélérer sa procédure afin d'alléger le fardeau imposé par la réglementation aux transporteurs aériens; elle devrait en particulier:

—fixer des délais pour son étude des divers types de demandes;

—traiter plus rapidement les demandes qui ne font l'objet d'aucune opposition;

—simplifier le traitement des demandes des transporteurs qui détiennent un permis pour l'exploitation de petits avions et qui désirent se servir d'avions plus gros (des groupes A à C);

3. Dans le sud du Canada (au sud du 60° degré de latitude Nord), seules Air Canada et CP Air devraient être autorisées à exploiter des services à taux unitaires entre paires de points situés à plus de 1 500 milles terrestres l'un de l'autre (en distance orthodromique). (32)

Rôles des
transporteurs
aériens

4. Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service à taux unitaires dans le sud du Canada entre paires de points séparés par une distance maximum de 1 500 milles. (32)

5. Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service intérieur à taux unitaires vers le nord du Canada (au nord du 60° degré de latitude Nord) ou à l'intérieur de cette région. (32)

6. La politique ne devrait imposer aucune restriction sur la taille et le type d'avions que pourraient exploiter les transporteurs assurant des services intérieurs à taux unitaires. (32)

Vois d'affrètement
intérieurs

7. Les restrictions relatives aux services d'affrètement intérieurs devraient être réduites d'avantages; il faudrait cependant maintenir une distinction entre services d'affrètement et services à taux unitaires. Il y aurait lieu d'étudier en particulier la possibilité d'éliminer l'exigence relative au séjour minimum et de permettre la vente d'allers simples pour le remplissage de dernière minute actuellement autorisé pour le tiers des places à bord des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée. (35)

Entrée sur
le marché

8. La CCT devrait autoriser tous les services intérieurs à taux unitaires qui, tout bien considéré, permettrait d'atteindre les objectifs de politique énoncés à la recommandation 2; elle devrait en particulier:

a) considérer la concurrence comme le principal moyen de promouvoir les objectifs de la politique, particulièrement en ce qui a trait aux marchés à haute densité et de courte distance, où les services aériens doivent subir une forte concurrence des moyens de transports de surface;

b) veiller à ce que, lorsqu'un transporteur aérien en place demande l'autorisation d'assurer un nouveau service,

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Voici les recommandations du Comité permanent des transports:

Réglementation

- 1. Une certaine réglementation du transport aérien intérieur devrait être maintenue, et la Commission canadienne des transports devrait continuer d'être chargée de son application. (21)³

Objectifs de la politique

- 2. Une nouvelle politique de transport aérien intérieur à taux unitaires devrait favoriser:

- l'efficacité accrue du système de transport aérien;
- un service plus commode pour les voyageurs;
- un choix suffisant de services et de tarifs aériens;
- la viabilité financière à long terme du secteur du transport aérien;
- des services suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées du pays. (24)

³ Les recommandations se trouvent, dans le corps du texte, aux pages indiquées entre parenthèses.

—simplifier le processus de présentation des demandes relatives aux services d'affrètement intérieurs, afin que les exigences ne soient pas plus lourdes que pour les services concurrents à prix réduits.

Appels

C'est au gouvernement qu'il incombe en définitive de formuler des directives, et le processus d'appel constitue un moyen privilégié pour étudier la façon dont la CCT applique la politique dans les cas particuliers.

Le Comité a pris note des préoccupations exprimées par Transports Canada, selon lequel la tendance croissante à interjeter appel des décisions de la CCT impose une charge de travail de plus en plus lourde au gouvernement.

La formulation d'une politique gouvernementale claire au sujet de l'activité des transporteurs aériens permettra déjà de réduire le nombre d'appels. Par ailleurs, le Comité considère que le Ministre et le Cabinet, en fixant les critères d'interjection des appels, pourraient eux aussi contribuer à ce résultat.

Le Ministre et le Cabinet ont une grande latitude en ce qui concerne ces appels. Il serait bon d'expliquer comment ils exercent cette latitude, en publiant des directives au sujet des appels des décisions de la CCT, ou en fait, une politique en matière d'appels, qui constituerait une addition des plus utiles au processus de réglementation.

Le Comité considère que le droit d'appel des décisions de la CCT devrait être maintenu. Afin de limiter le nombre des appels, le Ministre et le gouverneur en conseil devraient fixer et rendre publics les critères d'interjection de ces appels.

Fusions et acquisitions

Le Comité reconnaît que des fusions et des acquisitions peuvent parfois être nécessaires pour effectuer dans l'industrie des changements de structure qui amélioreraient son efficacité. La CCT doit étudier ces cas individuellement, en tentant d'évaluer les avantages de l'augmentation d'efficacité par rapport aux risques que représente une diminution de la concurrence.

La CCT devrait traiter les fusions et les acquisitions individuellement dans le cadre de la politique, et autoriser celles qui permettraient d'augmenter l'efficacité, sans pour autant limiter excessivement la concurrence.

Fardeau de la réglementation

La question du fardeau du processus réglementaire a été soulevée par plusieurs témoins, y compris des transporteurs régionaux et locaux, et certaines provinces. Par ailleurs, une enquête effectuée par Transports Canada sur l'attitude des lignes aériennes au sujet de la réglementation a révélé que les transporteurs s'accordent à dire que le coût direct et indirect de la réglementation est trop élevé.

Le Comité a été heureux d'apprendre, de la part de l'honorable Edgar Benson, président de la CCT, et de M. Malcolm Armstrong, président du Comité des transports aériens, que ce dernier étudie actuellement diverses façons de simplifier certaines exigences imposées aux transporteurs aériens, y compris pour les demandes d'exploitation de routes et de fixation des tarifs.

À ce chapitre, le Comité fait les recommandations suivantes:

La CCT devrait, en priorité, simplifier et accélérer sa procédure afin d'alléger le fardeau imposé par la réglementation aux transporteurs aériens; elle devrait en particulier:

—fixer des délais pour son étude des divers types de demande;

—traiter plus rapidement les demandes qui ne font l'objet d'aucune opposition;

—simplifier le traitement des demandes des transporteurs qui détiennent un permis pour l'exploitation de petits avions et qui désirent se servir d'avions plus gros (des groupes A à C);

Tarifs et taux

Le Comité reconnaît que la solution qu'il préconise serait plus exigeante pour la CCT que celle que propose Transports Canada. La CCT devrait probablement s'occuper d'un plus grand nombre de demandes de nouveaux services, et ses décisions seraient en général plus difficiles. Il pourrait y avoir au début un afflux de demandes, mais cette situation ne devrait pas durer. Les transporteurs reconnaîtraient qu'ils sont toujours réglementés et qu'il n'est pas dans leur intérêt, à long terme, de prendre de l'expansion trop rapidement. Par ailleurs, le rejet par la CCT des demandes injustifiées pousserait probablement les transporteurs à devenir plus sélectifs lorsqu'ils proposeraient de nouveaux services.

Les transporteurs aériens se sont souvent plaints du fardeau inutile que leur imposent les exigences relatives à la consignation de leurs taux et de leurs tarifs auprès de la CCT, critiquant tout particulièrement la nécessité de justifier tous les changements qu'ils font, quelle que soit leur importance. Le Comité estime que la CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux, mais selon un processus plus souple.

La CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux. Afin de simplifier la fixation des tarifs et de favoriser la concurrence, elle devrait définir, et modifier de temps à autre, une « zone de fluctuation » à l'intérieur de laquelle les transporteurs seraient autorisés à ajuster leurs tarifs à la hausse ou à la baisse, à la seule condition d'en donner un bref préavis à la CCT.

Le Comité a exprimé au chapitre 7 son souci de voir un certain équilibre maintenu dans la concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les services à taux unitaires à prix réduits. Le Comité croit que pour ce faire, la CCT devrait surveiller de près les tarifs réduits demandés par les transporteurs réguliers, ainsi que les barrières qui s'y rapportent. Par l'expression « tarifs réduits », on désigne les tarifs sur lesquels a été consenti, par rapport aux tarifs réguliers, un rabais plus important que la limite prescrite en vertu de la « zone de fluctuation » définie dans la recommandation ci-dessus. La CCT devrait veiller au maintien d'une juste concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les tarifs réduits offerts à bord des vols réguliers.

Par ailleurs, les transporteurs réguliers ne devraient pas être autorisés à offrir un nombre de places trompeusement restreint aux tarifs très réduits pour lesquels ils font beaucoup de publicité. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait être modifié de façon à ce que les transporteurs réguliers soient obligés d'indiquer clairement, lorsqu'ils font de la publicité sur leurs tarifs réduits, le nombre de places offertes à ces tarifs sur chaque route.

—la concurrence peut être dangereuse si l'entrée d'un nouveau concurrent frag-
mente un marché à un point tel que les coefficients de remplissage en sont
considérablement réduits ou que les transporteurs sont forcés d'utiliser des
avions plus petits et moins efficaces;

—dans les régions isolées et peu peuplées, la stabilité et la qualité du service ne
devraient pas être menacées par une concurrence que le marché ne peut absorber
pendant toute l'année.

Le Comité, en proposant une politique qui permettrait une concurrence accrue,
reconnaît que certains transporteurs pourraient tenter de prendre de l'expansion trop
rapidement sur de nouveaux marchés, aux dépens des services qu'ils offrent déjà. Il ne faut
évidemment pas dissuader les transporteurs aériens d'expérimenter et d'innover, mais la
CCT devrait veiller à ce que la mise en œuvre de la politique proposée dans le présent
rapport ne crée pas d'interruptions indues des services existants.

À la lumière de ces considérations, le Comité propose que la politique gouvernementale
fournisse à la CCT les principes directeurs suivants en ce qui a trait aux demandes de
nouveaux services intérieurs à taux unitaires.

Tout transporteur aérien, bien établi ou nouveau, pourrait demander à la Commission
canadienne des transports l'autorisation d'assurer des services aériens à taux unitaires pour
le transport de passagers ou de marchandises sur toutes les routes du Canada, sous réserve
de la limite de 1 500 milles imposée dans le sud du pays à toutes les lignes aériennes autres
qu'Air Canada et CP Air.

La CCT devrait autoriser tous les services intérieurs à taux unitaires qui, tout bien
considéré, permettraient d'atteindre les objectifs de politique énoncés au chapitre 6 du
présent rapport. À cette fin, la Commission devrait:

1) considérer la concurrence comme le principal moyen de promouvoir les objectifs
de la politique, particulièrement en ce qui a trait aux marchés de haute densité et
de courte distance, où les services aériens doivent subir une forte concurrence des
moyens de transport de surface;

2) veiller à ce que, lorsqu'un transporteur aérien en place demande l'autorisation
d'assurer un nouveau service, celui-ci n'ait pas d'effet négatif notable sur les autres
services offerts par le transporteur en question;

3) tenir compte des effets des services projetés sur les coûts et les services de tous les
transporteurs touchés, ainsi que sur les coûts des améliorations susceptibles d'être
nécessaires pour les aéroports et les services de navigation aérienne, afin de
déterminer si ces services entraîneraient une augmentation globale d'efficacité du
réseau de transport aérien.

Dans l'exercice de ses responsabilités, la CCT se fonde sur la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi nationale sur les transports* et la politique gouvernementale. De ces trois sources d'orientation, les deux premières sont évidemment primordiales, parce que la CCT n'est pas tenue par la loi de s'inspirer de la politique gouvernementale pour prendre ses décisions. Les dispositions de ces lois sont cependant assez générales et peuvent faire l'objet de diverses interprétations. Par ailleurs, la CCT a tenu compte dans le passé des directives du gouvernement. Par conséquent, d'un point de vue pratique, la politique gouvernementale, composée à la fois d'énoncés de politique et de jugements relatifs aux appels, continuera probablement à avoir beaucoup d'influence sur les décisions de la CCT. Le Comité attache donc une grande importance aux directives générales à donner à la CCT par le biais de la politique gouvernementale. Ces directives sont particulièrement importantes puisque le Comité recommande d'imposer très peu de critères pour limiter les possibilités des transporteurs qui demandent à la CCT l'autorisation d'exploiter de nouvelles routes.

Contrôle de l'entrée

Dans ses recommandations de politique au sujet du contrôle de l'entrée, le Comité appuie le maintien de la tendance récente vers l'accroissement de la concurrence. En prenant ses décisions, la CCT devrait considérer la concurrence comme le meilleur moyen de promouvoir les objectifs de la politique. Une concurrence accrue devrait permettre d'augmenter l'efficacité de l'industrie, et d'améliorer les services et leur commodité pour les passagers.

Bien que le Comité encourage fortement une vive concurrence parmi les transporteurs, il désire cependant faire deux mises en garde:

Tous les transporteurs devraient collaborer, au moyen d'accords interliges et inter-compagnies en ce qui concerne les réservations, et les tarifs et taux communs. La CCT devrait étudier ces questions pour signaler les problèmes existants et y recommander des solutions.

Révision quinquennale

Le Comité reconnaît que la politique devra être révisée périodiquement. Les progrès techniques, l'évolution du marché et les changements dans la structure de l'industrie pourront nécessiter des modifications à l'occasion. En particulier, lorsque les transporteurs se seront adaptés à un contexte de concurrence accrue, il pourrait y avoir place pour plus de deux transporteurs nationaux. **Transports Canada devrait publier d'ici cinq ans un rapport pour confirmer le maintien de la politique actuelle ou y proposer des modifications. Ce rapport devrait être soumis à l'examen du Comité.**

tion directes» (paragraphe 38). Malgré le peu d'importance attaché aux subventions dans ce document, divers témoins ont indiqué au Comité que ces subventions étaient nécessaires dans certains cas et que la position du gouvernement à ce sujet devait être énoncée clairement dans la politique de transport aérien intérieur.

Les services aériens devraient être déterminés avant tout par la demande, mais des subventions d'exploitation pourraient être nécessaires pour la création ou le maintien de services essentiels dans l'intérêt public. Ces subventions, qui seraient administrées par la CCT, devraient être consenties pour des périodes limitées, aux transporteurs qui sont les plus qualifiés et qui exploitent l'équipement le mieux adapté. Dans certains cas, des améliorations aux aéroports ou aux services de navigation aérienne pourraient remplacer les subventions d'exploitation.

Le Comité tient également à souligner que l'octroi de subventions aux transporteurs aériens n'est pas exclusivement de compétence fédérale. L'Ontario, par exemple, a amélioré avec grand succès les services aériens dans le nord-ouest de la province grâce à l'exploitation de Norontair, qu'elle subventionne. Voilà un domaine où les provinces pourraient assumer des responsabilités accrues.

Transports Canada devraient faire une analyse détaillée de la question des subventions au transport aérien, et le rapport résultant de cette analyse devrait être soumis au Comité.

Collaboration entre transporteurs

Les recommandations du Comité auraient pour effet de stimuler la concurrence entre les transporteurs canadiens sur le marché intérieur, concurrence qui devrait se livrer au niveau des prix, et de la qualité et de la commodité des services. Dans certains autres domaines, les transporteurs devraient collaborer pour le bien du public, notamment pour les réservations et la vente des billets, les tarifs et les taux communs, et le partage des installations et des services.

La CCT n'a aucun pouvoir dans ces secteurs. Toutefois, un précédent législatif bien établi, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, oblige les sociétés ferroviaires et les compagnies de téléphone à assurer l'interconnexion de leurs services et à s'acheminer mutuellement leur clientèle, à des conditions raisonnables. Les consommateurs et les concurrents peuvent demander justice à l'organisme de réglementation compétent si ces obligations ne sont pas respectées.

La nécessité des tarifs communs et l'importance des systèmes de réservations électroniques suggèrent qu'il serait possible d'appliquer une obligation législative semblable aux lignes aériennes, en ce qui a trait à l'accès aux systèmes de réservations, et à la collaboration dans les domaines de la vente des billets et de l'établissement de tarifs communs.

Le projet de politique de Transports Canada passe à peu près sous silence la question du versement de subventions d'exploitation directes aux transporteurs aériens. On y lit seulement que la politique devrait promouvoir des services aériens à taux unitaires « où la demande [en] justifie l'établissement [. . .], avec un faible besoin de subventions d'exploita-

Subventions

A la lumière de ces considérations, le Comité recommande que les restrictions relatives aux services d'affrètement intérieurs soient réduites davantage, mais que soit cependant maintenue une distinction entre services d'affrètement et services à taux unitaires. Il y aurait lieu d'étudier en particulier la possibilité d'éliminer l'exigence relative au séjour minimum et de permettre la vente d'allers simples pour le remplissage de dernière minute actuellement autorisé pour le tiers des places à bord des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée.

Le Comité recommande par conséquent que ces restrictions soient assouplies, afin que les transporteurs offrant des services d'affrètement puissent faire une concurrence plus équitable aux transporteurs réguliers sur le marché des places à tarifs réduits, tout en ayant accès à certains marchés plus rentables.

Le Comité estime que, même s'ils doivent orienter leurs services d'abord et avant tout vers le marché touristique, où les clients se soucient davantage des prix, les transporteurs offrant des services d'affrètement devraient avoir accès à des marchés plus rentables afin d'augmenter leur coefficient de remplissage et leur rendement. Cela semble d'ailleurs être l'intention de la disposition que comprend actuellement le Règlement sur les transporteurs aériens au sujet du remplissage de dernière minute, disposition qui permet de vendre jusqu'au tiers des places de l'avion sans réservation anticipée. Le Comité croit cependant que les autres restrictions relatives au remplissage de dernière minute (c'est-à-dire le voyage aller-retour et le séjour minimum) empêchent les transporteurs offrant des services d'affrètement d'améliorer leur rendement et leur coefficient de remplissage.

Le Comité reconnaît que les transporteurs réguliers pourraient toujours réduire abusivement leurs prix, grâce à des subventions croisées entre leurs tarifs réduits et leurs tarifs plus élevés. Par comparaison, les possibilités de subventions croisées sont très faibles en vertu des règles actuelles pour les transporteurs offrant des services d'affrètement.

Le Comité ne peut cependant pas nier que l'existence même des vols d'affrètement avec réservation anticipée a été un facteur primordial dans l'apparition des tarifs réduits qu'offrent maintenant les transporteurs assurant des services à taux unitaires. Pour cette raison, le Comité estime très important que des services d'affrètement avec réservation anticipée continuent à être offerts. En ce sens, il faut prendre au sérieux l'affirmation suivante de M. Max Ward: « Les transporteurs réguliers sont en mesure d'offrir des tarifs tellement bas que nous ne pouvons [. . .] pas les concurrencer. » (46:8)

Les déclarations d'Air Canada et de Wardair représentaient bien la diversité des points de vue exprimés à ce sujet. Air Canada indiquait dans son mémoire:

«Il convient de maintenir une distinction nette entre les services à taux unitaires et les services d'affrètement destinés spécialement aux voyages d'agrément. La politique devrait exiger que les conditions d'achat anticipé et de séjour minimal ne soient pas moins rigoureuses qu'aujourd'hui.» (Page 4.)

M. Max Ward faisait pour sa part l'observation suivante:

«Je ne pense pas vraiment que les promoteurs de cette politique puissent refuser de reconnaître que la distinction entre services réguliers et services nolisés a disparu.»(46:9)

D'autre part, le Président de la CCT a indiqué au Comité que son organisme a besoin de directives pour clarifier les liens entre services à taux unitaires et services d'affrètement.

Le Comité a noté les points suivants:

—si les barrières relatives aux services d'affrètement sont trop réduites, les transporteurs assurant des services de ce genre pourraient se faufiler dans le secteur des services à taux unitaires sans avoir à respecter les obligations liées aux permis visant ce secteur;

—les barrières actuelles relatives à la réservation anticipée et au séjour minimum, pour les vols d'affrètement avec réservation anticipée, se rapprochant de celles que la CCT, dans son étude intitulée *Evaluation de l'efficacité des restrictions sur les tarifs aériens réduits*, considère idéales pour les vols intérieurs, c'est-à-dire «une exigence de séjour minimum de 3 jours avec une réservation anticipée de 14 jours»;

—les vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée ne représentent qu'une petite portion de l'activité totale des transporteurs offrant ce service, c'est-à-dire environ 5% pour Wardair et encore moins pour les transporteurs régionaux.

Ces observations ont mené le Comité à conclure qu'il faudrait maintenir la distinction entre services à taux unitaires et services d'affrètement, et qu'étant donné le peu d'importance relative et la nature spécialisée du marché des vols d'affrètement intérieurs, cela ne devrait pas créer de difficultés particulières pour les transporteurs offrant ce genre de services.

Le Comité a entendu un large éventail d'opinions au sujet d'Air Canada, certains témoins allant jusqu'à dire qu'il fallait renforcer la société afin d'en faire un outil de politique gouvernementale, tandis que d'autres ont manifesté le désir qu'on en réduise l'importance et qu'on la vende à des intérêts privés. Les tenants de la deuxième proposition estiment qu'il est impossible que la concurrence soit équitable tant qu'Air Canada continuera à dominer le marché et à pouvoir se procurer des capitaux à des prix plus bas que ceux auxquels ont accès les transporteurs du secteur privé.

Le Comité reconnaît que la prépondérance d'Air Canada et son statut de société d'Etat peuvent légitimement constituer un sujet de préoccupation. Toutefois, il est certain qu'Air Canada n'a pas utilisé sa force indûment ou de façon déloyale lorsqu'il s'agissait de concurrencer les autres transporteurs. Le Comité a également remarqué qu'entre 1977 et 1981, le pourcentage des passagers ayant pris Air Canada, par rapport au nombre total de passagers transportés pendant cette période, est passé de 56 à 48%.

Le Comité propose qu'aucun changement ne soit apporté pour l'instant au statut ou au rôle d'Air Canada.

Vois d'affrètement intérieurs

La question des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée (ABC) a été soulevée au cours des audiences et est également mentionnée dans le projet de politique de Transports Canada. La question la plus importante à ce sujet concerne le maintien ou l'élimination de la distinction existante entre services d'affrètement avec réservation anticipée et services à taux unitaires.

Cette distinction se situe actuellement sur deux niveaux:

—ces deux types de services sont exploités en vertu de permis de classes différentes: les services à taux unitaires sont surtout visés par des permis de «classe 1», et les services d'affrètement, par des permis de «classe 4»;

—les règles relatives à l'exploitation des vols d'affrètement avec réservation anticipée sont axées sur le marché touristique, où les passagers sont prêts à sacrifier la flexibilité aux bas prix.

En résumé, le Comité fait les recommandations suivantes au sujet des rôles des transporteurs aériens.

Dans le sud du Canada (au sud du 60° degré de latitude Nord), seules Air Canada et CP Air devraient être autorisées à exploiter des services à taux unitaires entre paires de points situés à plus de 1 500 milles terrestres l'un de l'autre (en distance orthodromique).

Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service à taux unitaires dans le sud du Canada entre paires de points séparés par une distance maximum de 1 500 milles.

Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service intérieur à taux unitaires vers le nord du Canada (au nord du 60° degré de latitude Nord) ou à l'intérieur de cette région. La politique ne devrait imposer aucune restriction sur la taille et le type d'avions que pourraient exploiter les transporteurs assurant des services intérieurs à taux unitaires.

Conséquences des rôles proposés

Sur les routes de courte et de moyenne distance, la menace accrue de concurrence favoriserait l'efficacité des transporteurs et la qualité de leurs services. Sur les routes de longue distance, la possibilité de concurrence d'autres transporteurs offrant des vols avec escales multiples aurait le même effet et devrait en outre encourager les transporteurs nationaux à offrir plus de services sans escale de longue distance que si cette menace ne se posait pas.

L'actuelle faiblesse de l'économie et la croissance limitée du trafic prévue à court et à moyen termes devraient inciter la CCT à prendre garde de ne pas augmenter trop rapidement la concurrence entre les transporteurs. À long terme, cependant, la souplesse des rôles que le Comité propose permettrait d'atteindre les objectifs énoncés dans le présent document. Le marché pourrait être redistribué, la planification des flottes aériennes pourrait connaître une nouvelle orientation, les transporteurs les plus faibles pourraient fusionner avec des concurrents plus efficaces, et de nouveaux transporteurs dont les coûts seraient peu élevés pourraient entrer sur le marché. Les rôles proposés assurent la souplesse nécessaire pour que l'industrie poursuive son évolution, afin de devenir plus forte et de pouvoir offrir de bons services à des prix raisonnables.

une certaine mesure, sur les routes de longue distance où ils offriraient des services à escales multiples. Elles se feraient également davantage concurrence entre elles, et continueraient à subir une forte concurrence sur les routes transfrontalières et internationales. Par ailleurs, alors que les transporteurs locaux et régionaux, ainsi que les nouveaux transporteurs, auraient des possibilités de développer beaucoup mieux qu'actuellement, les deux transporteurs nationaux disposeraient de nouveaux marchés relativement peu nombreux pour prendre de l'expansion. En exposant les transporteurs nationaux à une concurrence encore plus forte en permettant aux autres d'offrir des vols de longue distance, on risquerait de mettre en danger les nombreux services offerts actuellement par Air Canada et CP Air, tant sur les marchés internationaux qu'à l'intérieur du pays.

Deuxièmement, le Comité craint que si aucune limite n'est fixée quant au nombre de transporteurs nationaux autorisés, les transporteurs locaux et régionaux pourraient oublier leur principale responsabilité, qui consiste à offrir de bons services aériens aux niveaux local et régional.

Le Comité estime que sa décision de limiter à deux le nombre de transporteurs nationaux est également justifiée par le fait qu'Air Canada et CP Air assurent des services de longue distance fréquents et pratiques, complétés en période de pointe par les vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC) offerts par d'autres transporteurs. Cette concurrence a permis l'établissement d'une vaste gamme de tarifs qui répondent bien aux besoins du public, particulièrement au bas de l'échelle.

En outre, le nombre de routes de longue distance où il est possible d'offrir des vols sans escale est relativement peu élevé. Ces routes ne représentent qu'environ 10% du total du trafic intérieur à taux unitaires.

Ayant décidé que les services à taux unitaires sur des routes de longue distance dans le sud du Canada devraient pour le moment être réservés à Air Canada et à CP Air, le Comité a ensuite dû déterminer selon quels critères il fallait définir ces routes de longue distance. Le Comité pense que les restrictions ne devraient pas être fondées sur la taille ou le type d'avions utilisés, car cette solution pourrait empêcher les transporteurs d'utiliser les avions les plus efficaces. Le Comité ne croit pas non plus que le fait de confiner les transporteurs dans un secteur défini aiderait à réaliser les objectifs de la politique. Le seul critère acceptable serait de fixer une longueur d'étape maximum pour tous les transporteurs, sauf les nationaux. Cette distance devrait par ailleurs correspondre à l'utilisation efficace du principal avion utilisé par les transporteurs régionaux, le Boeing 737. Le Comité recommande donc une distance (orthodromique) de 1 500 milles terrestres, ce qui représente à peu près le rayon d'action de cet avion. En guise d'exemple, seules les sociétés Air Canada et CP Air seraient en mesure d'effectuer des vols sans escale entre Toronto et Calgary, Toronto et Edmonton, ou Toronto et Vancouver. D'autre part, tout transporteur pourrait faire une demande en vue d'assurer des liaisons comme Saint-Jean (T.-N.)—Toronto, Vancouver—Regina—Toronto ou Toronto—Winnipeg—Calgary.

Il y a également une objection d'ordre pratique à l'attribution de rôles rigides pour les transporteurs. La politique risquerait de devenir désuète peu après son adoption si un appel où le demandeur a eu gain de cause entraînerait directement en conflit avec les rôles énoncés. Le Comité est d'avis que ce ne serait qu'une question de temps avant que le bon sens ou des raisons politiques ne forcent le ministre des Transports ou le gouverneur en conseil à confirmer un appel qui entre directement en conflit avec les rôles des transporteurs énoncés dans le projet de politique.

Rôles et directives

Le Comité reconnaît que la définition des rôles des transporteurs par des critères d'ordre matériel est probablement le meilleur moyen, pour le gouvernement, de fournir des directives à la CCT. Le Comité craint cependant que le prix à payer pour cette clarté soit une politique rigide qui nuise au changement. Une définition trop restrictive des rôles pourrait décourager les transporteurs de prouver que le service qu'ils proposent est justifié par la commodité et les besoins du public.

Recommandations du Comité

La réglementation en deux étapes appliquée actuellement au Canada ne peut être efficace que si la première étape, celle de la politique gouvernementale, est moins restrictive que la seconde, celle de l'étude de la demande par la CCT. Le Comité estime que la solution préconisée par Transports Canada ne répond pas à ce critère. Il craint que cette proposition n'entraîne le rejet de certains services utiles et l'approbation de certains autres «par exception». Avec le temps, ces deux cas finiraient par miner la politique.

Bien qu'il ait conclu qu'en principe, les rôles des transporteurs aériens ne devraient pas être définis a priori par une politique, le Comité a décidé de recommander que, pour le moment, seules Air Canada et CP Air soient autorisées à assurer des services à taux unitaires de longue distance dans le sud du Canada, c'est-à-dire au sud du 60^e degré de latitude Nord. À cette exception près, le Comité s'oppose à l'établissement de restrictions destinées à décourager les transporteurs, y compris les nouveaux, de demander l'autorisation d'assurer des services à taux unitaires n'importe où au Canada, avec n'importe quel type d'équipement. Tous les transporteurs devraient pouvoir défendre leur cause devant la CCT pour tout service projeté qui n'entre pas en conflit avec le rôle dévolu aux transporteurs nationaux.

Il existe deux raisons principales pour considérer les routes de longue distance différemment des autres. Premièrement, même avec un nombre limité de transporteurs nationaux, Air Canada et CP Air auraient sans aucun doute à faire face à un accroissement substantiel de la concurrence. Elles seraient exposées à une concurrence plus serrée de la part des transporteurs régionaux et locaux sur les routes de courte et de moyenne distance, et dans

l'avenir si incertain qu'il est tout simplement impossible d'imposer une série complexe de contraintes en espérant qu'elles guideront l'industrie dans la bonne direction au cours des prochaines années. Les transporteurs aériens ont besoin d'avoir leurs coudées franches pour gérer leurs entreprises de la façon la plus efficace possible, et pour être en mesure de s'ouvrir à de nouvelles possibilités et de s'adapter aux changements.

Concurrence

Le Comité est préoccupé par le fait que l'exposé de principes ne favorise pas la venue de nouveaux transporteurs sur le plan national et régional. Bien qu'il puisse y avoir une raison pour limiter à deux le nombre de transporteurs nationaux, le Comité juge la concurrence et la menace qu'elle pose comme étant une condition indispensable à la réalisation des objectifs de politique énoncés au chapitre 6 du présent rapport. Le Comité est donc d'avis, en principe, que l'entrée sur le marché ne devrait pas être limitée par des critères d'ordre matériel énoncés dans une politique gouvernementale.

La politique ne devrait pas non plus empêcher les transporteurs locaux et les transporteurs nouvellement établis de concurrencer de front les transporteurs nationaux et régionaux. Au Canada, il y a sans doute des routes où l'efficacité ou le service pourraient être améliorés si un transporteur local ou un transporteur nouvellement établi pouvait faire directement concurrence à un transporteur régional ou national. De même, les transporteurs régionaux ne devraient pas être privés d'offrir des services valables qu'ils sont les mieux à même d'assurer et qui leur permettraient d'améliorer l'utilisation de leur matériel actuel. Le Comité pense que la CCT devrait plutôt étudier ces demandes individuellement au lieu de les écarter à cause de rôles rigides. Non seulement cette solution moins restrictive favoriserait-elle l'introduction de nouveaux services éventuellement valables, mais la menace de l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché serait une autre bonne raison pour que les transporteurs nationaux et régionaux assurent des services efficaces et demandent des tarifs concurrentiels.

Planification par les transporteurs aériens

Certains affirment que l'attribution de rôles aux transporteurs présente un avantage important: elle leur permet de mieux se préparer pour l'avenir. Ils soutiennent que si l'on définit les genres de services que les transporteurs aériens sont autorisés à assurer, ceux-ci seront tous mieux en mesure d'évaluer le genre et la quantité de concurrence auxquels ils devront faire face dans l'avenir, et ainsi, de réduire leurs risques lorsqu'ils investissent. Le Comité estime cependant qu'il y a un prix à payer pour cette diminution des risques. Etant donné qu'une définition stricte de leur rôle réduirait leur marge de manœuvre, les transporteurs pourraient avoir de la difficulté à utiliser leurs ressources de façon aussi rentable que possible, et par conséquent à retirer le meilleur profit de leurs investissements. Globalement, il se pourrait donc que le prix de cette souplesse réduite soit beaucoup plus élevé que les avantages que présentent des risques moins grands.

La plupart des autres témoins qui ont comparu devant le Comité se sont opposés à l'attribution de rôles aux transporteurs offrant des services intérieurs à taux unitaires. Certains étaient de cet avis parce qu'ils favorisaient une élimination éventuelle de toute réglementation économique du secteur de l'aviation, et d'autres parce qu'ils pensaient que les déclarations de principes du gouvernement ne devraient pas empêcher la Commission canadienne des transports d'étudier toutes les demandes individuellement.

L'Alliance canadienne des associations touristiques et le Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique du Congrès du travail du Canada n'ont pas commenté directement la question des rôles des transporteurs, mais étaient généralement d'avis que la politique proposée est trop inflexible. Le Conseil s'est exprimé de la façon suivante (page 5 de son mémoire):

« Nous serions mieux servis par une politique du transport aérien fondée sur des principes plus clairs et douée d'une plus grande flexibilité de structure. D'ailleurs, la flexibilité est particulièrement vitale dans une telle industrie, où même l'avenir à court et à moyen terme est difficile à prévoir. »

L'opinion du Comité sur le document de Transports Canada

Soulesse

Le Comité est en général satisfait de la façon dont le transport aérien intérieur a évolué au cours des dernières années et voudrait que cette tendance se poursuive. À cette fin cependant, la politique doit être au moins aussi souple que le cadre de principes qui existe actuellement dans les faits. Toute politique future devrait favoriser, si les besoins du marché le justifient, un degré plus élevé de concurrence et offrir aux transporteurs aériens une plus grande souplesse pour leur permettre de s'adapter aux changements.

Le Comité est d'avis que les rôles des transporteurs aériens proposés par Transports Canada sont trop restrictifs pour favoriser l'expansion de l'industrie du transport aérien dans les années à venir. Les rôles proposés sont même plus rigides que les rôles existants, en ce sens que la politique actuelle n'empêche pas les transporteurs aériens régionaux de présenter une demande d'exploitation d'une route traversant la ligne de démarcation qu'il est proposé de tracer à Winnipeg ou de vols sans escale de plus de 800 milles, et que les transporteurs aériens locaux peuvent présenter une demande d'acquisition d'avions à réaction pour effectuer des trajets de n'importe quelle distance.

Le Comité est convaincu que toute barrière rigide qui définirait les rôles des transporteurs aériens nuirait sérieusement à l'expansion de l'industrie, et priverait les voyageurs du meilleur choix de services et de tarifs. Le système de transport aérien est si complexe et

propositions, ne s'opposant qu'aux dispositions qui interdiraient aux transporteurs locaux d'employer des avions à réaction dans le sud du Canada et empêcheraient les transporteurs nationaux de faire une demande en vue d'assurer des services dans le nord du pays. Les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon partagent ces deux objections, mais désirent également qu'on étudie la possibilité de désigner un autre transporteur à titre de transporteur régional pour le nord du Canada. En outre, le Yukon est d'avis qu'il y a peut-être de la place pour un autre transporteur régional dans l'ouest du Canada. L'Ile-du-Prince-Édouard s'oppose principalement à la limite de 800 milles imposée sur les vols sans escale des transporteurs régionaux. Le Nouveau-Brunswick voudrait qu'une distance maximum soit aussi fixée pour les vols des transporteurs locaux et que les transporteurs nationaux soient autorisés à utiliser de petits avions à réaction.

Le Manitoba voudrait que la ligne de démarcation est-ouest soit déplacée à Toronto, car la ligne proposée, qui passerait par Winnipeg, empêcherait PWA d'assurer la liaison entre des points situés à l'ouest de Winnipeg et des agglomérations du nord-est du Manitoba. Cette province a également proposé que transporteurs locaux soient divisés en deux groupes, dont les plus importants seraient désignés comme transporteurs de district, et que le Bouclier précambrien, au lieu du 60° parallèle, devienne la limite nord des transporteurs nationaux.

L'Ontario et Terre-Neuve ont trouvé beaucoup à redire au projet de politique. Terre-Neuve a exprimé ses réserves ainsi dans son mémoire:

«Cependant, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'assigner des rôles précis aux transporteurs, de fixer une distance d'étape maximale pour les routes régionales, ni d'obliger les transporteurs locaux à utiliser des avions autres qu'à réaction. Si l'industrie doit prendre l'expansion que l'on souhaite, elle doit pouvoir le faire suivant les besoins du marché.» (Page 2.)

Bien que l'Ontario favorise le maintien d'une réglementation, elle propose dans son mémoire (page 6) «une politique beaucoup moins restrictive et définit les principales fonctions de chacun des trois types de transporteurs, sans nécessairement les empêcher d'offrir d'autres services.» L'Ontario s'oppose plus précisément à ce que le nombre de transporteurs nationaux et régionaux soit limité à deux et à quatre respectivement, à ce que des limites soient établies pour les transporteurs régionaux, à ce que les vols sans escale de ces derniers soient limités à 800 milles, à ce que les transporteurs locaux ne puissent pas employer des avions à réaction et les transporteurs nationaux, des turbopropulseurs, et enfin, à ce que Wardair et d'autres transporteurs d'affrètement n'aient pas le droit d'assurer des services à taux unitaires. Bien que l'Ontario soit d'avis que les transporteurs aériens régionaux «doivent être autorisés à se développer au sein de chacune des régions économiques du Canada» (page 18 de son mémoire), elle veut que tout transporteur, nouveau ou établi, puisse demander à la CCT l'autorisation d'assurer des services à taux unitaires au Canada.

intérieurs, mais elles ne s'entendent pas sur ce que ces rôles devraient être. Il ne faut pas s'étonner que leurs objections reflètent en grande partie leurs propres intérêts.

Air Canada et CP Air sont généralement favorables aux rôles proposés, mais désirent que des restrictions plus sévères soient imposées sur l'activité des transporteurs régionaux; de plus, elles ne veulent pas être privées du droit d'assurer des services dans le nord du Canada ou d'exploiter des avions plus petits que ceux du groupe F (avions de la grosseur d'un Boeing 737).

Tous les transporteurs régionaux voudraient que les opérations des transporteurs nationaux se limitent aux longs parcours et que les transporteurs nationaux, en particulier Air Canada, abandonnent certains trajets courts qu'ils desservent actuellement.

Seule EPA est satisfaite de la ligne de démarcation que Transports Canada propose de tracer à Winnipeg. PWA voudrait que la ligne soit déplacée à Toronto, Québecair souhaite dans les énoncés de politique de 1966 et 1969 concernant le transport aérien régional. Nordair est le seul transporteur régional qui ne s'oppose pas à la limite de 800 milles proposée pour les vols sans escale dans le sud du Canada.

Parmi les transporteurs nationaux et régionaux, seule CP Air s'est prononcée contre la proposition visant à interdire aux transporteurs locaux d'employer des avions à réaction. Air Canada, Nordair et Québecair ont demandé que des restrictions plus sévères que celles qui sont énoncées dans le projet de politique soient imposées sur l'activité des transporteurs aériens locaux.

Les transporteurs locaux semblent très favorables au maintien d'une concurrence limitée grâce à la conservation de la réglementation, mais s'opposent à la restriction qui les empêcherait d'employer des avions à réaction dans le sud du Canada. Ils cherchent depuis longtemps à obtenir une politique qui reconnaîtrait leur existence et définirait leur rôle.

Wardair affirme pour sa part qu'elle devrait devenir troisième transporteur national.

Gouvernements provinciaux et territoriaux

Sept gouvernements provinciaux et les deux territoires ont exprimé diverses vues sur les rôles proposés aux transporteurs aériens². La Saskatchewan a été la plus favorable aux

² Toutes les provinces et les deux territoires ont été invités à comparaître devant le Comité. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Ontario s'y sont présentés; le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et les deux territoires ont pour leur part soumis des mémoires.

LE RÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Le contrôle de l'entrée sur le marché se fait en deux étapes: premièrement, par la voie d'une politique gouvernementale, qui décrit en termes généraux les services que les divers groupes de transporteurs peuvent assurer, et deuxièmement, au moyen du test sur la commodité et les besoins du public que la CCT impose aux transporteurs qui lui présentent des demandes.

Le mécanisme le plus courant à la première étape consiste à définir le rôle de chaque groupe de transporteurs et à fixer des limites matérielles aux opérations de chacun. C'est cette solution qu'a adoptée Transports Canada dans son projet de politique; elle est résumée au chapitre 4 du présent rapport. Le bien-fondé de l'attribution de rôles clairement définis aux transporteurs aériens est énoncé au paragraphe 39 du projet de politique:

«On a supposé qu'il est souhaitable que le secteur se développe de façon progressive et qu'un énoncé des rôles des transporteurs à l'heure actuelle y contribuerait, en permettant aux transporteurs de mieux planifier leur activité puisqu'ils connaissent les paramètres de leurs services éventuels au sein d'un milieu réglementé. À l'inverse, on a supposé que l'abolition de la notion de rôle dans le cas de différents groupes de transporteurs bouleverserait indûment le secteur en ce moment.»

Témoignages devant le Comité

Transporteurs aériens

Les lignes aériennes du Canada qui assurent actuellement des services à taux unitaires appuient en général l'idée d'attribuer des rôles aux transporteurs aériens offrant des services

Le Comité a décelé certaines faiblesses dans ces objectifs:

—ils insistent trop sur l'attribution de rôles aux transporteurs aériens en tant qu'instrument de la politique;

—ils protègent outre mesure les transporteurs aériens individuels;

—même s'il est justifié de s'assurer que les services aériens sont suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées, les objectifs attachent trop d'importance à cet aspect particulier des services dans les régions plus peuplées du pays;

—ils n'insistent pas suffisamment sur l'accroissement de l'efficacité de l'ensemble du système de transport aérien; •

—ils négligent les points importants pour les consommateurs, soit la qualité, le coût et la variété des services aériens fournis.

Le Comité est donc d'avis qu'à cause de leurs lacunes, ces objectifs ne permettraient pas d'obtenir le genre de système de transport aérien dont le Canada a besoin. Il préférerait que les objectifs soient axés davantage sur l'efficacité globale du système, c'est-à-dire à la fois des transporteurs et de l'infrastructure, et reconnaissent clairement que les voyageurs doivent être les premiers bénéficiaires de la politique.

Le Comité recommande, par conséquent, d'inclure les objectifs suivants dans la future politique. Une nouvelle politique de transport aérien intérieur à services à taux unitaires devrait favoriser:

—l'efficacité accrue du système de transport aérien;

—un service plus commode pour les voyageurs;

—un choix suffisant de services et de tarifs aériens;

—la viabilité financière à long terme de l'industrie;

—des services suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées du pays.

Chapitre 6

LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE

Les objectifs du projet de politique de Transports Canada sont les suivants (paragraphe 38):

«Une nouvelle politique définissant les rôles des transporteurs aériens offrant des services intérieurs à taux unitaires devrait:

1) créer un milieu propice:

a) à des services aériens stables et satisfaisants partout au pays où la demande justifie l'établissement de services à taux unitaires, avec un faible besoin de subventions d'exploitation directes;

b) à l'innovation et à l'efficacité chez les transporteurs aériens;

c) à la stabilité financière du secteur; et

d) à l'accès raisonnable à des points supplémentaires pour tous les transporteurs;

2) respecter le plus possible les droits acquis et les permis en vigueur des transporteurs;

3) fournir un cadre d'orientation à la Commission canadienne des transports sans entourer de règles rigides son examen d'un service projeté pour savoir s'il «est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public».

Le Comité a été impressionné par certains avantages découlant de la concurrence très serrée au sein de l'industrie américaine du transport aérien, par exemple l'existence de services spécialisés peu coûteux.

Le Comité émet cependant des réserves sur une adoption totale de la solution américaine. En raison des différences entre le Canada et les Etats-Unis, le Comité ne croit pas qu'il soit utile pour le pays de transplanter ici l'expérience américaine. Il est encore difficile de déterminer avec certitude les avantages de cette expérience, et les difficultés que connaît l'industrie aérienne aux Etats-Unis devraient inciter le Canada à être très prudent avant d'imiter cet exemple. Les taux d'intérêt records, l'augmentation rapide des prix du carburant et le déclin de l'économie sont en grande partie responsables de la situation difficile dans laquelle se trouve actuellement le secteur de l'aviation et ont compliqué l'analyse des effets de la déréglementation.

Il est cependant évident que cette dernière a contribué dans une certaine mesure à aggraver la situation économique déjà difficile du secteur de l'aviation, situation décrite par M. Roy Pulsifer comme «le pire déclin de son histoire» (48:7). Aux Etats-Unis, le secteur de l'aviation fait face à de graves problèmes de surcapacité et de fixation de tarifs insuffisants sur certains trajets, et plusieurs grandes entreprises sont acculées à la faillite parce qu'elles n'ont pas su s'adapter à la déréglementation.

Rien ne semble indiquer par ailleurs que la déréglementation ait entraîné une baisse globale des tarifs aériens aux Etats-Unis. Les tarifs ont baissé sur certaines routes à haute densité, mais ont augmenté considérablement sur les routes moins concurrentielles. Quoiqu'il en soit, ils ont connu une hausse globale de 17 % par année depuis la déréglementation (48:14).

Enfin, le Comité est d'avis que la stabilité du réseau de transport aérien au Canada est un objectif important, qui ne peut pas être atteint dans un contexte de déréglementation totale.

À la lumière de cette analyse, le Comité a conclu qu'une certaine réglementation du transport aérien intérieur devrait être maintenue et que la Commission canadienne des transports devrait continuer d'être chargée de son application. En même temps, le Comité est persuadé que la perspective de la concurrence est le meilleur moyen de stimuler l'efficacité de l'industrie du transport aérien. Par conséquent, dans les prochains chapitres de son rapport, il préconise un régime qui devrait accroître la concurrence dans un contexte réglementé.

Les arguments des opposants à la déréglementation s'articulaient en général autour des points suivants:

- 1) Le système canadien de réglementation du transport aérien n'a pas nuï au rendement de l'industrie. Il a permis aux lignes aériennes d'offrir des services efficaces et bon marché dans un contexte de concurrence croissante. Au cours des dernières années, diverses décisions de la CCT et du ministre des Transports ont étendu le secteur d'exploitation de nombreux transporteurs et ont permis l'introduction de bas tarifs, tant pour les services à taux unitaires que pour les services d'affrètement. Rien n'indique que, dans un régime de réglementation, le rendement du capital des lignes aériennes canadiennes ait été excessivement élevé.

- 2) La structure des routes et la densité de la population sont fondamentalement différentes au Canada et aux États-Unis. Les trois routes canadiennes les plus importantes en termes de volume du trafic seraient respectivement cinquième, dix-septième et soixante-deuxième si elles se trouvaient aux États-Unis.
- Par ailleurs, l'orientation généralement linéaire du trafic canadien ne permettrait pas, sous peine de redoublement inutile des services, la multiplication des services et des transporteurs que les réseaux d'éclatement plus denses du trafic aérien permettent aux États-Unis.

- Enfin, l'avion est le seul moyen de transport pour bon nombre de régions isolées du Canada, contrairement aux États-Unis où il existe des moyens de transport de surface. Une concurrence excessive pourrait mettre en danger l'existence de ces services, ce qui créerait des problèmes plus graves au Canada qu'aux États-Unis.
- 3) Le réseau de transport aérien doit être considéré comme un service public, dont la stabilité doit être la principale caractéristique, ce qui ne peut se faire dans un contexte déréglementé laissant libre cours aux forces du marché.

L'opinion du Comité

Le Comité partage les préoccupations de tous ceux qui cherchent des moyens d'améliorer l'efficacité globale de l'industrie aérienne et est persuadé que l'accroissement de la concurrence constitue la meilleure façon d'y arriver. Le Comité ne pense cependant pas qu'il faille absolument accepter ou rejeter en bloc la déréglementation.

Le Comité a noté que le rendement de l'industrie au Canada est relativement satisfaisant du point de vue de la commodité du public, des prix, de la stabilité du service et de la viabilité des lignes aériennes. L'insuffisance du rendement du capital, qui existe bel et bien aux yeux du Comité, n'a pas été liée de façon convaincante à l'existence de régléments.

En critiquant la concentration actuelle du marché canadien, dont Air Canada et CP Air occupent environ 80%, les partisans de la déréglementation ont soutenu que cette situation était indéfendable du point de vue de l'efficacité. En même temps, certains observateurs ont exprimé des préoccupations sur la prépondérance d'Air Canada et sur la difficulté de maintenir un marché concurrentiel lorsqu'un transporteur en occupe une part si importante.

Par ailleurs, la participation des gouvernements fédéral et provinciaux aux opérations de nombreuses lignes aériennes était un autre sujet de préoccupation pour les partisans de la déréglementation, qui ont affirmé que ces transporteurs peuvent se financer à moins de frais que ceux du secteur public. Certains experts ont indiqué qu'il fallait étudier avec attention la compatibilité d'une participation de l'Etat avec l'existence d'un milieu déréglementé.

C'est pour cette raison que l'Association des consommateurs du Canada demandait qu'Air Canada soit vendue à des intérêts privés, et que le Conseil économique, dans le rapport découlant de son étude sur la réglementation, recommandait que les gouvernements cessent d'appuyer les lignes aériennes appartenant à la Couronne.

Certains ont souligné en outre que les appréhensions relatives à la baisse des services aux petites collectivités ne s'étaient pas matérialisées aux Etats-Unis et que les subventions prévues dans l'*Airline Deregulation Act of 1978* pour assurer le maintien des services essentiels ont été très peu utilisées.

Arguments contre la déréglementation au Canada

Le Comité a également entendu les opinions de ceux qui préconisent le maintien de la réglementation du transport aérien. Leur point de vue général est bien représenté par les déclarations suivantes. Le Conseil des syndicats de l'industrie de l'aviation, du Congrès du travail du Canada, indiquait dans son mémoire: «Le transport aérien est [un] important service d'utilité publique qui joue un rôle social et économique essentiel, surtout dans un pays vaste et faiblement peuplé comme le Canada. Le jeu impénétrable des forces du marché n'est tout simplement pas adapté à ces besoins sociaux et économiques.»

Un des experts américains, M. Melvin Brenner, affirmait pour sa part:

«Je pense que notamment le comité doit étudier la création d'un système de transport aérien global et équilibré car il y va de l'intérêt national. C'est ce que nous avons retiré de l'expérience américaine de déréglementation. La réglementation avait pour seul objectif d'essayer de protéger le réseau aérien dans son intégralité, mais avec la déréglementation cette protection a diminué.» (48:56)

des transporteurs, l'innovation et la qualité du service.

3) Dans un contexte de déréglement, la menace de concurrence que pose la libre entrée des transporteurs constitue un stimulant continu et puissant, qui favorise l'efficacité

ment.» (Baldwin, 51:24.)
et «offrir un service sûr, à des prix bien plus bas que ceux qui existent actuellement»

2) Les nouveaux transporteurs ont une structure de coûts plus basse que les transporteurs établis; ils sont plus spécialisés, leur échelle de salaires est moins élevée, et leur personnel est plus productif. Si l'on assouplissait les règles d'entrée, les nouveaux concurrents pourraient trouver «des réseaux simples, très spécialisés, desservant des groupes de deux villes, relativement denses et assez peu éloignées»,

raison d'ordre économique pour le traiter comme un service public.

1) Le secteur de l'aviation n'est plus une industrie nouveau-née; la réglementation économique n'a donc plus sa raison d'être. L'industrie ne constitue pas un monopole naturel et n'est pas sujette à d'importantes économies d'échelle. Grâce à la grande diversité de leurs avions, les petits transporteurs peuvent exploiter efficacement des routes que les gros transporteurs ne pourraient pas desservir. Le public considère l'avion comme le moyen de transport normal pour les longues distances, et le gouvernement n'a pas besoin d'en faire la promotion. Enfin, bien que le transport aérien dans son ensemble soit important pour le pays, il n'existe aucune

Dans un contexte plus général, les témoins en faveur de la déréglementation ont affirmé que la réglementation représentait un réel fardeau pour les consommateurs et que la politique actuelle constituait un obstacle majeur au rendement optimal du secteur de l'aviation. Plusieurs arguments ont été avancés devant le Comité:

M. Lawson Hunter, directeur des Enquêtes et recherches et sous-ministre adjoint au Bureau de la politique de la concurrence, a préconisé une solution analogue. Il a critiqué le projet de politique, déclarant que celui-ci négligeait de tenir compte explicitement des intérêts des voyageurs, qui ont réagi favorablement à des tarifs meilleur marché, à des services de niveau moins élevé, à la fixation de prix spéciaux en basse saison, et à d'autres choix de prix et de services offerts au Canada et aux États-Unis ces dernières années. Selon M. Hunter, l'entrée libre—la fin de la concurrence réglementée—stimulerait «le nombre de passagers, l'utilisation accrue des avions et le nombre accru de sièges, ce qui améliorerait l'efficacité et réduirait les coûts». (40:40) Il a invité le Comité à «centrer ses délibérations sur la performance des transporteurs et non pas sur la stabilité du système.» (40:37)

Reprenant les recommandations faites dans son rapport aux premiers ministres dans le cadre de son mandat d'étude sur la réglementation, le Conseil économique a préconisé une transition étalée sur cinq ans et visant à favoriser l'entrée libre sur toutes les routes. Au cours de l'étape de transition, les petits transporteurs pourraient concurrencer les transporteurs régionaux, ces derniers pourraient faire de la concurrence entre eux et avec les deux transporteurs nationaux, et ceux-ci pourraient eux aussi se faire concurrence entre eux. Après cinq ans, les plus gros transporteurs pourraient concurrencer de plus petits transporteurs sur des routes qui leur étaient réservées auparavant. En outre, la CCT ne ferait plus de réglementation.

LA QUESTION DE LA DÉRÈGLEMENTATION

Le Comité a remarqué que dans son exposé de principes, Transports Canada se fonde sur l'hypothèse que le secteur de l'aviation continuera d'être réglementé. À la lumière des recommandations de plusieurs témoins et de l'intérêt général qu'a suscité au Canada la dérèglementation du transport aérien aux États-Unis, en 1978, le Comité estime que cette hypothèse ne peut être tenue pour acquise.

Arguments pour la dérèglementation au Canada

Le Comité a entendu un certain nombre de témoins préconiser une diminution, à divers degrés, de l'intervention du gouvernement dans ce domaine. Les principaux étaient le Conseil économique du Canada, le Bureau de la politique de la concurrence, du ministère de la Consommation et des Corporations, l'Association des consommateurs du Canada et plusieurs universitaires.

Dans sa critique du document de Transports Canada, le Conseil économique du Canada affirmait:

«Les compagnies offrant des liaisons intérieures bénéficieraient alors, si on compare ce régime pleinement concurrentiel à celui que propose le ministère des Transports, d'une flexibilité beaucoup plus grande pour desservir ou abandonner les liaisons déterminées, modifier le genre ou le niveau des services et adapter leur matériel selon les besoins. Or, cette articulation du système sur les besoins réels est essentielle pour que les Canadiens puissent bénéficier pleinement des avantages d'une industrie aérienne dynamique et efficace.» (40:66)

—modifier les tarifs;

—faire des acquisitions et des fusions.

L'exposé de principes propose pour tous les transporteurs aériens intérieurs offrant des services à taux unitaires des rôles précis, qui correspondent à peu près à leurs rôles actuels. Afin d'assurer que ces rôles distincts sont respectés, diverses restrictions seraient imposées quant aux genres de services que les transporteurs aériens pourraient exploiter. Ces restrictions (avec quelques exceptions autorisées dans des circonstances particulières) sont les suivantes:

—Air Canada et CP Air continueraient d'être les deux seuls transporteurs nationaux;

—les deux transporteurs nationaux ne devraient employer que des avions du groupe F ou plus gros, et ne pourraient pas établir de nouveaux services dans le nord du Canada (au nord du 60^e degré de latitude Nord);

—EPA, Quebecair, Nordair et PWA continueraient d'être les seuls transporteurs régionaux;

—PWA ne pourrait desservir que des routes se trouvant à l'ouest d'une ligne qui s'étendrait entre Winnipeg et Resolute Bay, tandis que les trois transporteurs régionaux de l'Est ne pourraient desservir que des routes situées à l'est de cette ligne;

—dans le sud du Canada, les transporteurs régionaux pourraient effectuer des vols sans escale sur une distance d'au plus 800 milles;

—les transporteurs aériens locaux ne pourraient pas employer d'avions à réaction pour effectuer des vols de transport de passagers dans le sud du Canada.

L'EXPOSÉ DE PRINCIPES DE TRANSPORTS CANADA

En février 1981, Transports Canada a rendu publics les résultats d'études approfondies sur le transport aérien intérieur, dans un rapport intitulé *Réglementation économique et concurrence de l'industrie du transport aérien intérieur*. Six mois plus tard, en août 1981, Transports Canada publiait sa *Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires)*, qui a été distribuée à tous les intéressés, aux fins de commentaires et de discussions, et qui constituait le document central des délibérations du Comité.

Transports Canada a indiqué pour quelles raisons il proposait maintenant une nouvelle politique de transport aérien intérieur:

«Depuis le milieu des années 1970, l'évolution du secteur du transport aérien intérieur a accentué la nécessité de revoir les politiques du gouvernement fédéral définissant implicitement ou explicitement les types de routes intérieures que devraient desservir les transporteurs nationaux, régionaux ou locaux. L'absence de «rôles» bien définis pour les trois principaux groupes de transporteurs a compliqué la tâche de la Commission canadienne des transports (CCT) relativement à la délivrance des permis et a gêné les transporteurs dans leur planification, car ceux-ci, pas plus que d'autres parties, ne savaient au juste quels types de routes la CCT pourrait les autoriser à desservir.» (Pages 1 et 2 du document de travail.)

Les objectifs définis dans l'exposé de principes sont décrits en détail au chapitre 6. Selon ce projet, les responsabilités de réglementation de la CCT demeureraient inchangées, et tous les transporteurs seraient tenus d'obtenir l'approbation de la CCT pour:

- abandonner des routes ou en desservir de nouvelles;
- apporter des changements aux restrictions en matière d'exploitation (par exemple, la fréquence des vols, la grosseur des avions, etc.);

La hiérarchie juridique comprend trois niveaux: la loi habilitante, le règlement établi selon les pouvoirs stipulés dans la loi habilitante et enfin, les déclarations de principes, destinées à guider l'organisme de réglementation dans l'exercice de ses pouvoirs discrétionnaires. Il incombe en dernière analyse au gouvernement canadien de donner des directives de politique, habituellement par l'intermédiaire de déclarations périodiques transmises par le ministre des Transports. Bien que ni la *Loi nationale sur les transports* ni la *Loi sur l'aéronautique* ne confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir juridique explicite de formuler des énoncés de politique, la Commission a elle-même reconnu qu'il était souhaitable que le gouvernement diffuse des déclarations de principes. Comme l'a indiqué le président de la CCT, l'honorable Edgar Benson, «le Comité des transports aériens, agissant au nom de la Commission, s'est montré sensible aux énoncés de politique du gouvernement en la matière.» (49:7)

Les dispositions concernant les tarifs, de même que les modalités du service (techniquement, les tarifs et les taux) figurent dans le règlement. Les critères qui régissent l'étude des tarifs et des modalités du service par la Commission font appel à des notions selon lesquelles les tarifs doivent être «justes et raisonnables».

La *Loi nationale sur les transports* prévoit que les décisions de la CCT peuvent être portées en appel, devant le ministre des Transports dans le cas de décisions portant sur l'octroi de *permis*, ou devant le gouverneur en conseil s'il s'agit de modifier ou de rescinder une ordonnance de la CCT. La Commission est liée par les jugements rendus à la suite de ces appels; il est également possible d'interjeter appel de ses décisions devant les tribunaux pour des raisons de droit ou de juridiction.

Le pouvoir le plus important confié à la Commission consiste à délivrer les permis d'exploitation d'un service aérien commercial. La Commission ne peut délivrer un permis «à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est ou sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public».

Lorsque la Commission délivre un permis, elle a le pouvoir additionnel de prescrire les itinéraires qui peuvent être suivis ou les régions à desservir, et elle peut joindre au permis les conditions qu'elle juge nécessaires ou désirables dans l'intérêt public. La Commission a également le pouvoir de suspendre, d'annuler ou de modifier tout permis, si la commodité et les besoins du public l'exigent.

Ces pouvoirs, énoncés en termes généraux dans la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, ont été complétés par les dispositions détaillées qui figurent dans le Règlement sur les transporteurs aériens, promulgué aux termes de cette loi. Ce règlement renferme des dispositions détaillées sur des questions telles que le classement et la répartition par groupes des services aériens commerciaux et des transporteurs aériens, les permis, les changements de contrôle financier, les fusions, les règles relatives aux affrètements, les tarifs et les taux, et diverses conditions relatives à la consignation et au dépôt de données auprès de la Commission.

Chapitre 3

LE PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION

La *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur l'aéronautique* régissent la réglementation de l'industrie du transport aérien.

La politique prévue dans la *Loi nationale sur les transports* établit les considérations sur lesquelles la Commission canadienne des transports doit se fonder pour ses délibérations. Elle préconise « un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas ». Elle prévoit en outre que tous les moyens de transport doivent pouvoir se faire librement concurrence, supporter une juste part du prix de revient réel qu'ils imposent aux contribuables, et être indemnisés pour les services qu'ils fournissent à titre de service public.

Les dispositions détaillées qui décrivent le contrôle de l'aéronautique au Canada sont énoncées principalement dans la *Loi sur l'aéronautique* et son règlement d'application. La *Loi sur l'aéronautique* expose, dans des parties distinctes, les fonctions, responsabilités et pouvoirs respectifs du ministre des Transports et de la Commission canadienne des transports.

Le ministre des Transports est chargé, entre autres, de surveiller le secteur de l'aviation et d'exécuter certaines fonctions précises liées à la construction et à l'entretien des terminus des lignes aériennes, ainsi qu'à l'application de normes de sécurité dans le domaine du transport aérien.

On a confié à la Commission canadienne des transports des pouvoirs explicites de réglementation du secteur de l'aéronautique, pour des questions telles que l'entrée sur le marché et l'abandon de services, les taux et les tarifs, de même que les modalités du service.

2) **Frontières régionales:** La politique relative aux transporteurs régionaux est tombée en désuétude à la suite de décisions récentes de la CCT et de la cassation de certaines décisions portées en appel devant le ministre des Transports. La société EPA est maintenant autorisée à assurer des vols sans escale de Halifax à Toronto, Québecair assure la liaison Montréal-Toronto, et PWA dessert Toronto par Calgary et Brandon.

Les transporteurs locaux ont étendu la gamme des services qu'ils offrent, et certains ont atteint un niveau de développement semblable à celui des transporteurs régionaux à la fin des années 60.

de services, depuis le transport de passagers et de marchandises à taux unitaires jusqu'aux vols d'affrètement et aux services spécialisés. Les transporteurs locaux exploitent des routes de courte distance à faible densité et quelques routes à plus haute densité. Ils sont plus nombreux et plus importantes en Ontario, dans l'Ouest et dans le Nord. L'équipement utilisé va des petits monomoteurs aux avions à turbopropulseur de 50 places, en plus de quelques gros avions comme l'Electra de Lockheed et le DC-8 Cargo.

Wardair

Wardair Canada constitue un cas particulier puisqu'elle ne peut être rattachée à aucun de ces groupes de transporteurs; elle offre des services d'affrètement, presque uniquement internationaux, et sa part totale de ce marché représente environ 50% de tous les vols de ce genre en provenance et à destination du Canada.

En 1980, Wardair a commencé à offrir des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée (ABC), surtout sur les lignes transcontinentales entre Toronto et l'Ouest du Canada. Ce secteur est toutefois assez restreint; il ne représentait que 5% de l'activité globale de Wardair en 1980.

Changements récents

La structure de l'industrie du transport aérien intérieur a beaucoup changé au cours des cinq dernières années, à la suite de décisions portées en appel et d'annonces de politique gouvernementale. Par conséquent, le niveau de concurrence parmi les transporteurs sur le marché intérieur a augmenté considérablement pendant cette période. CP Air a gagné un meilleur accès aux routes transcontinentales et principales, les vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée ont été mis sur le marché, la concurrence s'est accrue entre transporteurs nationaux et régionaux, et plusieurs transporteurs locaux ont pris rapidement de l'expansion. En trois ans, de 1977 à 1980, le pourcentage des marchés à haute densité (plus de 70 000 vols annuels) desservis par plus d'un transporteur est passé de 70 à 83%; dans le cas des marchés à densité moyenne (de 10 000 à 70 000 vols), cette proportion est passée de 35 à 46%.

La situation actuelle des transporteurs régionaux est très différente de ce qu'elle était lorsque la politique à ce sujet a été promulguée à la fin des années 60. Il s'est produit depuis deux événements majeurs:

- 1) **Participation des gouvernements:** PWA a été achetée en 1976 par le gouvernement de l'Alberta, Nordair a été acquise par Air Canada en 1978, et le gouvernement québécois participe financièrement aux opérations de Quebecair depuis 1981.

Transporteurs régionaux

Les énoncés de politique de 1966 et 1969 définissaient le rôle de cinq transporteurs régionaux: Eastern Provincial Air (EPA), Nordair, Quebecair, Transair et Pacific Western Air (PWA).

Ces transporteurs régionaux étaient chargés d'exploiter des routes locales ou régionales pour appuyer les opérations intérieures d'Air Canada et de CP Air sur leur ligne principale, et d'assurer un service régulier à horaire fixe dans le Nord. Ils devaient assurer des services sur des routes qui n'étaient pas adaptées aux opérations de ligne principale des transporteurs nationaux, et sur certaines routes que ces derniers pouvaient leur céder.

Les transporteurs régionaux devaient limiter leurs opérations à une région définie: EPA dans les provinces de l'Atlantique avec accès à Montréal, Québecair dans l'est du Québec à partir de Montréal, Nordair dans l'est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec, Transair dans les provinces des Prairies et le nord-ouest de l'Ontario avec accès à Toronto, et PWA en Colombie-Britannique et dans l'ouest de l'Alberta. Dans certaines circonstances, les transporteurs régionaux pouvaient étendre leurs opérations au secteur d'un transporteur régional adjacent. Une concurrence limitée était autorisée entre les transporteurs régionaux et nationaux là où le permettaient la demande du marché et l'exploitation rentable d'une route donnée, ainsi que l'utilisation efficace du type d'avions que possédait le transporteur régional.

Les transporteurs régionaux pouvaient effectuer des vols d'affrètement intérieurs et internationaux, mais ces activités ne devaient pas prendre le pas sur leurs vols intérieurs à horaire fixe. Ils pouvaient également assurer de nouveaux types de services dans leur région ou sur les routes desservies par les transporteurs nationaux.

En vertu de la politique de transport aérien régional, les transporteurs régionaux ont connu une croissance rapide, les conditions du marché étant en outre particulièrement favorables à peu près jusqu'au milieu des années 70. Le nombre de transporteurs régionaux est passé de cinq à quatre à la suite de l'acquisition de Transair par PWA; les transporteurs de ce groupe exploient maintenant 46 avions à réaction B-737 et quelques avions à double turbopropulseur. Ils assurent surtout le transport de passagers sur des vols de courte distance dans le sud du Canada, mais Nordair et PWA s'occupent également du transport de passagers et de marchandises dans le Nord. Tous les transporteurs régionaux, à des degrés divers, offrent aussi d'affrètement intérieurs et internationaux.

Transporteurs locaux

Aucune politique gouvernementale ne définit explicitement le rôle des transporteurs locaux. Ce groupe se compose à l'heure actuelle d'environ 75 transporteurs, dont l'envergure varie considérablement et qui assurent dans toutes les régions du Canada une vaste gamme

Chapitre 2

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

Ce chapitre comprend une brève description de l'industrie canadienne du transport aérien et met l'accent tout particulièrement sur les changements récents qui peuvent avoir des répercussions importantes sur les principaux points de la politique.

Les transporteurs aériens sont traditionnellement divisés en trois groupes: les transporteurs nationaux, régionaux et locaux.

Transporteurs nationaux

Après qu'Air Canada eut assuré pendant un certain temps des liaisons transcontinentales sans concurrence, de 1943 à 1958, l'existence de deux transporteurs nationaux a été reconnue pour la première fois en 1958. CP Air a alors été autorisée à faire concurrence à Air Canada sur la route Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montréal. Le niveau de concurrence autorisée entre CP Air et Air Canada s'est ensuite accru en 1967 et 1977, puis en 1979, année où ont été levées les dernières restrictions relatives au rapport de concurrence entre Air Canada et CP Air.

Bien qu'aucune politique gouvernementale ne définit explicitement leur rôle, il est évident que les transporteurs nationaux assument maintenant un rôle général, en assurant des liaisons sur des routes très variées dans le sud du Canada, au moyen d'avions à réaction de types divers.

Grandes questions

Après mûre réflexion, le Comité a décidé de ne pas se limiter, dans ses recommandations, à des commentaires détaillés sur le projet de politique, mais plutôt d'élargir le champ de son étude et de présenter ses propres recommandations sur l'orientation générale de la politique de transport aérien intérieur au Canada.

Le Comité estime qu'il devra trouver une réponse à trois grandes questions avant de formuler une nouvelle politique de transport aérien intérieur.

- 1) **Réglementation ou dérèglementation:** Dans l'intérêt du public, est-il préférable d'adopter une politique maintenant un contexte de concurrence réglementée, ou de se diriger vers une disparition totale de la réglementation économique, comme cela s'est fait aux États-Unis?

- 2) **Structure de l'industrie:** La politique future devrait-elle favoriser la concurrence au sein de l'industrie? Si tel est le cas, dans quelle mesure le rôle des divers groupes de transporteurs devrait-il être strictement défini?

- 3) **Directives à la CCT:** Si l'industrie doit demeurer réglementée, quelles directives faudrait-il donner à la CCT pour lui permettre d'assumer ses responsabilités?

Plusieurs témoins ont indiqué que d'autres questions pourraient également influencer sur la politique de transport aérien intérieur à taux unitaires: les services d'affrètement intérieurs, les services internationaux, le rôle d'Air Canada, les subventions à l'exploitation et le rôle des gouvernements provinciaux dans ce secteur. Le Comité a tenu compte de ces questions au cours de son analyse et de l'élaboration de ses recommandations.

Le Comité a été très heureux de cette occasion d'examiner et de commenter le projet de politique de transport aérien intérieur avant que le gouvernement l'étudie, et a relevé ce défi de façon constructive. La tenue d'audiences, avec séances publiques et discussions générales, constitue un excellent mécanisme pour l'examen de la politique proposée. Par la publication du présent rapport, le Comité espère contribuer à l'évolution de la politique, et voit dans cet exercice un bon exemple de travail coopératif et productif en comité.

Chapitre I

INTRODUCTION

Pour étayer son analyse du document de travail de Transports Canada, le Comité a entrepris d'étudier l'évolution de la politique canadienne de transport aérien intérieur, en s'attachant particulièrement aux changements survenus au cours des quinze dernières années. Le Comité a été favorablement impressionné par ces changements, qui ont mené à l'établissement d'une industrie aérienne forte et souple, desservant bien le pays.

Cette évolution s'est produite dans un cadre réglementaire établi par la loi, par le biais d'une combinaison d'annonces de politique gouvernementale, de jugements de la Commission canadienne des transports (CCT), et de décisions du ministre des Transports et du gouverneur en conseil à la suite d'appels de ces jugements. Le Comité est convaincu que cette évolution ne doit pas être restreinte, mais qu'il faut continuer de faire preuve de souplesse afin de permettre à l'industrie d'innover sans cesse et de s'adapter à l'évolution de la demande et aux progrès techniques.

Le document de travail de Transports Canada a pour objectif, selon un fonctionnaire du Ministère, de raffiner le statu quo (41.5)¹. Bien que plusieurs témoins, dont les transporteurs, aient limité leurs observations aux recommandations précises contenues dans le projet de politique, un certain nombre d'autres ont dit craindre que la solution proposée par Transports Canada restreigne toute amélioration future. Certains autres témoins sont même allés plus loin, en suggérant d'abandonner toute réglementation économique pour laisser le champ libre aux forces du marché.

¹ Cette référence renvoie à la page 5 du fascicule n° 41 des « Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports »; les autres références aux fascicules sont présentées de la même façon.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	Introduction	7
Chapitre 2	L'industrie du transport aérien intérieur	9
Chapitre 3	Le processus de réglementation	13
Chapitre 4	L'exposé de principes de Transports Canada	15
Chapitre 5	La question de la déréglementation	17
Chapitre 6	Les objectifs de la politique	23
Chapitre 7	Le rôle des transporteurs aériens	25
Chapitre 8	Les directives	39
Chapitre 9	Sommaire des recommandations	45
Glossaire		49
Annexe A:	Liste des témoins	51
Annexe B:	Liste des mémoires reçus	57

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 15 décembre 1981, le Comité a étudié le document de Transports Canada intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981» et a fait ses recommandations sur le sujet.

Le Comité a tenu à Ottawa 24 audiences publiques sur la question, du 28 janvier au 2 mars 1982, et a entendu au total 48 témoins. À la demande du Comité, l'honorable Jean-Luc Pepin a par ailleurs participé à une séance à huis clos le 25 février. Le Comité a en outre reçu treize mémoires écrits. La liste des témoins qui ont comparu devant le Comité se trouve à l'Annexe A, et la liste des mémoires à l'Annexe B. La contribution de tous ceux qui ont participé aux audiences a été inestimable pour le Comité.

Le Comité tient également à exprimer sa gratitude à son greffier, Mlle Santosh Sirpaal, qui a organisé les séances, coordonné le travail et donné des conseils sur la procédure à suivre, ainsi qu'à Mme Marie-Josée Brière, du Bureau des traductions, qui a traduit le rapport. Il remercie en outre son personnel consultatif, réuni pour l'occasion par le Centre parlementaire et composé de MM. Peter Dobell, Timothy Denton, Gregory Kane, Robert Obadia et Cary Swoveland.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne
Vice-président: Pierre Deniger

Messrs.

Benjamin
Bockstaei
Corbin
Côté (Mrs.)
Ellis
Filis
Forrestall
Gourd
Harquail
MacBain

Messieurs

Scott (Hamilton-
Wentworth)
Skelly
Turner—20
Mayer
McDermid
McRae
Nowlan
Reid (St. Catharines)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaui

Clerk of the Committee

Conformément à l'article 65 (4b) du Règlement:

Le mardi 23 mars 1982:

M. Ellis remplace M. Penner;
M. McRae remplace M. Dionne (*Chicoutimi*).

Le mardi 30 mars 1982:

M. Forrestall remplace M. MacKay;
M. Reid (St. Catharines) remplace M. Siddon;
M. Gourd remplace M. Campbell (*LaSalle*).

Pursuant to Standing Order 65(4)(b):

On Tuesday, March 23, 1982:

Mr. Ellis replaced Mr. Penner;
Mr. McRae replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*).

On Tuesday, March 30, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. MacKay;
Mr. Reid (St. Catharines) replaced Mr. Siddon;
Mr. Gourd replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Le mardi 23 mars 1982
Le jeudi 25 mars 1982
Le mardi 30 mars 1982

Président: Maurice A. Dionne

Tuesday, March 23, 1982
Thursday, March 25, 1982
Tuesday, March 30, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

CONCERNANT:

Le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

Y COMPRIS:

Le neuvième rapport à la Chambre

INCLUDING:

The Ninth Report to the House

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 56

Tuesday, April 20, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 56

Le mardi 20 avril 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982:83: Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 1 et 5—Programme
de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael
Corbin
Côté (Mrs.)
Dantzer
Flis

Forrestall
Fulton
Gourd
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Mayer
McDermid
McRae
Nowlan

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 8, 1982:

Mr. Siddon replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

On Monday, April 19, 1982:

Mr. Fulton replaced Mr. Benjamin.

On Tuesday, April 20, 1982:

Mr. Dantzer replaced Mr. Ellis.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 avril 1982:

M. Siddon remplace M. Reid (*St. Catharines*).

Le lundi 19 avril 1982:

M. Fulton remplace M. Benjamin.

Le mardi 20 avril 1982:

M. Dantzer remplace M. Ellis.

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, February 23, 1982

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1983, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 23 février 1982

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 20, 1982
(95)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Mrs. Côté, Messrs. Dantzer, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Fulton, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon, Skelly and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard and Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Order of Reference, dated Tuesday, February 23, 1982, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1983, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the chairman called Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the NINTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, April 1, 1982, to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:

That a tentative schedule of meetings be adopted for the consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983.

TUESDAY, APRIL 20, 1982—at 11:00 a.m. and

THURSDAY, APRIL 22, 1982—at 3:30 p.m.

Votes 1 and 5—Departmental Administration Program.

TUESDAY, APRIL 27, 1982—at 8:00 p.m. and

THURSDAY, APRIL 29, 1982—at 9:30 a.m.

Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program.

TUESDAY, MAY 4, 1982—at 11:00 a.m. and

THURSDAY, MAY 6, 1982—at 3:30 p.m.

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40—Marine Transportation Program.

TUESDAY, MAY 11, 1982—at 8:00 p.m. and

THURSDAY, MAY 13, 1982—at 9:30 a.m.

Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95—Surface Transportation Program.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 AVRIL 1982
(95)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11h10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, M^{me} Côté, MM. Dantzer, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Fulton, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon, Skelly et Turner.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Ranald Quail, Commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne et M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant, du mardi 23 février 1982:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, soient déferés au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1 et 5—Administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le NEUVIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 1^{er} avril 1982 pour planifier ses prochains travaux et a convenu de faire les recommandations suivantes:

Qu'un projet de calendrier des séances soit adopté pour l'étude du Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

LE MARDI 20 AVRIL 1982—à 11h00 et

LE JEUDI 22 avril 1982—à 15h30.

Les crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale.

LE MARDI 27 AVRIL 1982—à 20h00 et

LE JEUDI 29 AVRIL 1982—à 9h30.

Les crédits 45, 50 et 55—Programme du transport aérien.

LE MARDI 4 MAI 1982—à 11h00 et

LE JEUDI 6 MAI 1982—à 15h30.

Les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40—Programme du transport maritime.

LE MARDI 11 MAI 1982—à 20h00 et

LE JEUDI 13 MAI 1982—à 9h30.

Les crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95—Programme du transport de surface.

On motion of Mr. Bockstael, seconded by Mr. Nowlan, the NINTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

Questioning was resumed;

At 1:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. Nowlan, le NEUVIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

L'interrogation se poursuit;

A 13h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, April 20, 1982

• 1109

The Chairman: Order please. While the committee can hear evidence without a quorum being present, we do have some items today for which we should have a quorum. If we achieve one, I will interrupt the meeting and do some housekeeping.

Our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983, reads as follows: that Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1983, be referred to the Standing Committee on Transport.

• 1110

I will not burden you by reading that every time from now on. With your consent, I shall call Votes 1 and 5 together. These votes relate to the departmental administration program under Transport, and of course that will give us just about the broadest reference we can have. You will find these votes listed in your blue book on pages 30-6 to 30-17.

TRANSPORT

A—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental	Administration—Operating
expenditures.....	\$86,329,000

Vote 5—Departmental	Administration—Capital
expenditures.....	\$11,224,000

The Chairman: Our witness this morning is the Honourable Jean-Luc Pepin. This is the first time we have had the minister with us this spring and in an open session. We had a very interesting in camera session with him a few weeks ago. A certain number of things have happened since then, and one is that we have moved from our special reference to the estimates. So, Mr. Minister, we welcome you and I would now call on you to for the record introduce the officials you have with you and to make your brief opening statement, please.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Mr. Chairman, three things. The first is just to say how pleased I am to be here. It is always a pleasure to meet the committee.

The second is to introduce my supporting officials: Mr. Kroeger, Deputy Minister and well known; Mr. McLeish, equally well known and Administrator, Air Transportation; Mr. Giroux, Administrator, Surface Transportation; and now we have Mr. Quail, Deputy Commissioner, Coast Guard, replacing Mr. Gordon Sinclair for today.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 20 avril 1982

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Notre Comité peut certes entendre des témoignages en l'absence du quorum, mais nous avons toutefois des questions à régler aujourd'hui qui l'exigent. En conséquence, dès que nous l'aurons, j'interromprai la discussion pour les régler.

Notre mandat concerne l'étude du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, et plus particulièrement du budget des transports, crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, soient déferés au Comité permanent des transports.

Dorénavant, je vous épargnerai la lecture de cet ordre de renvoi et, avec votre consentement, je vais mettre en délibération les crédits 1 et 5 ensemble. Ces crédits concernent le programme d'administration du ministère des Transports et je pense que cela nous permet d'avoir une discussion aussi vaste que possible. Ils figurent aux page 30-7 à 30-17 de votre Livre bleu.

TRANSPORT

A—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonction-
nement.....
\$86,329,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capi-
tal.....
\$11,224,000

Le président: Notre témoin de ce matin est M. Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. C'est la première fois que nous l'accueillons au cours de ce printemps et en séance publique. Certes, nous avons eu avec lui une réunion à huis clos très intéressante il y a quelques semaines. Depuis lors, plusieurs choses se sont produites, notamment le nouvel ordre de renvoi dont nous avons été saisis en ce qui concerne l'étude du budget, alors que précédemment, nous avions un mandat tout à fait spécial. Ainsi donc, monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue et, sans plus tarder, je vais vous demander de nous présenter ceux qui vous accompagnent et de nous faire une brève déclaration préliminaire.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Monsieur le président, j'ai trois choses à dire. D'abord, je suis ravi d'être ici. C'est toujours un plaisir, pour moi, de rencontrer les membres du Comité.

Deuxièmement, je vais vous présenter ceux qui m'accompagnent: M. Kroeger, le sous-ministre que vous connaissez bien; M. McLeish, administrateur des transports aériens, que vous connaissez bien également; M. Giroux, administrateur des transports de surface et M. Quail, commissaire adjoint de la

[Texte]

Thirdly, it is always a passion with me, the temptation to make long introductory remarks on the multimodal basis, on the modal basis, on the regional basis, on whatever bases you can think of, but regularly I am told by my advisers that this is not popular with the committee so I will shut up and hear the questions you have. Thank you Mr. Chairman. *Merci beaucoup, monsieur le président.*

The Chairman: That is a very brief introductory statement, Mr. Minister.

An hon. Member: An example to be followed by your colleagues.

Mr. Pepin: I am learning.

The Chairman: We will go immediately to questioning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Obviously the minister is well known around here. I must say, as my colleague from Hamilton—Wentworth mentioned, in this type of operation, when we go through estimates with all the conflicts, charades and frustrations of members of Parliament getting to the core of departmental estimates in these rather abbreviated meetings when time limits are fundamental, and because of other preoccupations the minister quite legitimately cannot always be here on policy matters, I certainly commend the minister for that very brief statement so that we can get to questions.

Quite frankly, Mr. Chairman, before I really start my questions I have sort of good news and bad news. On the good news, as I almost was prepared to recommend in writing that we air the investigative transport report, I want to compliment the minister for letting the Transport committee be seized of an issue in a non-adversary way. Obviously, one of my questions to the minister would be to see if he has had a chance to digest the report and if he is going to make any pronouncements on it or what the timetable is in relation to the domestic air report.

But before I get into another more provocative area, frankly, we were very apolitical during that hearing, Mr. Chairman. Quite frankly, great credit is due to you as the chairman of this committee, and I think we came up with a very innovative and very imaginative report and I give full credit to the minister for having members of Parliament move frankly in terms of committee work. Although the bureaucracy and the administration may know they have to go through these necessary hurdles of estimates, coming through and making the form of letting the members have your day for five minutes, really the members themselves are not fooled too much by this exercise if they have been around here for any length of time at all. In fact, it is always a lesson to me to watch a new member come in. For the first two years they are energetic on committee; any committee. By the time the second year comes in, they realize the system does not work that way, unless there is fundamental reform where committees have responsibility

[Traduction]

Garde côtière, qui remplace M. Gordon Sinclair pour aujourd'hui.

Troisièmement, je suis toujours très tenté de faire une longue déclaration préliminaire sur la structure multimodale, sur la structure modale, sur la structure régionale etc., mais chaque fois, mes conseillers me disent que ce sujet n'est pas très populaire auprès des membres du Comité; en conséquence, je n'en dirai pas davantage. Je suis donc prêt à répondre aux questions que vous voudrez me poser. Merci, monsieur le président. *Thank you very much, Mr. Chairman.*

Le président: C'est vraiment une brève déclaration préliminaire, monsieur le ministre, c'est le moins que l'on puisse dire.

Une voix: C'est un exemple que vos collègues devraient suivre.

M. Pepin: On apprend tous les jours.

Le président: Je vais immédiatement donner la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Bien sûr, nous connaissons tous bien le ministre. A l'instar de mon collègue de Hamilton—Wentworth, j'aimerais le féliciter d'avoir été si bref dans sa déclaration d'ouverture, car vous savez bien que, lorsqu'on étudie le budget, on éprouve énormément de frustrations, car les séances sont très limitées et, de plus, le ministre ne peut pas toujours être présent lorsqu'on discute de questions de politique.

Avant de poser mes questions, je vais vous dire franchement, monsieur le président, que j'ai à la fois de bonnes nouvelles et de mauvaises nouvelles. En ce qui concerne les bonnes nouvelles, étant donné que j'étais presque disposé à recommander par écrit que nous diffusions le rapport d'enquête sur l'administration des transports, j'aimerais féliciter le ministre d'avoir permis au Comité des transports d'être saisi d'une question, et cela d'une façon aussi peu partielle. J'aimerais, bien sûr, savoir si le ministre a eu l'occasion d'assimiler le rapport en question et s'il a quelque chose à dire à ce sujet; sinon, j'aimerais savoir quand il sera prêt à le faire.

Avant d'aborder un domaine un peu plus controversé, je dois reconnaître que, au cours de cette séance, monsieur le président, nous avons tous adopté une attitude extrêmement impartiale. C'est en grande partie grâce à vous, monsieur le président, et cela nous a permis de rédiger un rapport tout à fait innovateur; je remercie également le ministre d'avoir permis aux députés de se mettre à la tâche dans un climat aussi impartial. Les bureaucrates et les administrateurs savent sans doute que, lors de l'étude du budget, ils doivent se prêter à toutes ces formalités afin d'informer les députés, pendant les quelques minutes qu'ils leur sont consacrées, de la signification réelle des crédits figurant dans ce budget. Toutefois, les députés qui ont un peu d'expérience ne se font guère d'illusion sur l'utilité de tout cet exercice. En fait, lorsque je vois arriver un nouveau député, je constate toujours que, pendant les deux premières années, il se montre très énergique au Comité, mais qu'après, il se rend compte que ce n'est pas ainsi que le

[Text]

and have some powers of initiation. That is why I think, Mr. Minister, you deserve credit.

• 1115

Obviously the full test of the pudding will be how you respond to the report. Do you have anything to say about the domestic air report at this stage and-or what the timetable is?

Mr. Pepin: Not much, but two or three things.

The first one is to reverse the compliments and say how much I was impressed by the report you presented to the country. It is an interesting one. It is going to be very useful. It is a very responsible one. It is very clear. It is very well packaged. I compliment you on all those things. What I am going to do with it now is, I have already received some views from my department. I hope to get some from others; from the CTC in particular. So I am going to try to produce, in my offices, another draft for cabinet committee, because you realize I have to go back to cabinet committee.

Frankly said, again, I am complimentary about what you have done. It certainly presents an alternative. I am particularly pleased that you have not espoused the American deregulation system completely. You have not espoused the more cautious approach the draft paper had taken. You have done something in between.

So there are a number of questions I want to raise with you, points I would like to clarify with you; for example, the suggestions you make that I should establish rules for appeals—appeals to me. I want to know more on that subject; how you see that. If we go your way, which is much less clearly defined roles for different types of carriers, the local, the regional, and the national, one must expect the CTC to be busier and to play a greater role, and that leads, in my mind, to a greater possibility of frequency of appeals to the minister. There are quite a good number already, so I am a bit worried by that. So I would like to know more from the chairman and from you, from the members, on what you see as conditions for appeals. So these are the sorts of things. I intend to invite you all to dinner very soon to pursue this conversation.

Another thing I want to say is I made a bit of a remark to the president that there is only one thing in the report which—I will not say irritated, but put me ill at ease. If you want these things to continue, and I do, then avoid, if I may be blunt—and this is the name of the game—if I may be clear on the subject, avoid repeating in the recommendations that the minister from now on must bring back this question to the committee. I do not think it was very wise to say that. There are two or three instances. I counted two instances.

This is just a passing remark. If you want to keep it friendly and non-partisan, as you say, do not give the minister orders,

[Translation]

système fonctionne, à moins que les comités ne soient chargés d'une réforme fondamentale. C'est la raison pour laquelle monsieur le ministre, je tenais à vous féliciter.

Maintenant, toute la question est de savoir comment vous allez réagir à ce rapport. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet dès maintenant, sinon, quand pensez-vous pouvoir le faire?

M. Pepin: Je n'ai pas grand-chose à dire, si ce n'est deux ou trois choses.

Premièrement, j'aimerais vous retourner le compliment en vous disant que j'ai été très impressionné par la qualité du rapport que vous avez produit. Il est très intéressant et il va être très utile. De plus, il est tout à fait responsable, très clair et très bien agencé. Je vous félicite donc de tout cela. Quant à savoir ce que je vais en faire, je peux vous dire que j'ai déjà reçu des observations de certains de mes collaborateurs et j'espère en recevoir d'autres, notamment de la CCT. Je vais donc essayer de préparer un autre projet à l'intention du comité du Cabinet, car vous comprenez bien que je dois m'adresser à nouveau au comité du Cabinet.

Franchement, et je le répète, je vous félicite de tout ce que vous avez fait. Votre rapport constitue une option réelle. J'apprécie tout particulièrement le fait que vous n'avez pas endossé à 100 p. 100 le système de déréglementation américain. Comme vous n'avez pas non plus endossé l'approche plus prudente que préconisait le document préliminaire, votre solution est en quelque sorte un compromis entre les deux.

Il y a un certain nombre de questions que j'aimerais vous poser afin d'avoir quelques précisions; par exemple, vous proposez l'établissement de règles en cas d'appels interjetés auprès de moi. J'aimerais savoir précisément ce que vous entendez par là. En effet, si nous adoptions votre approche, le rôle des différents types de transporteurs, c'est-à-dire les transporteurs locaux, régionaux et nationaux, serait moins clairement défini et il faudrait alors s'attendre à ce que la CCT joue, elle, un plus grand rôle, ce qui augmenterait, à mon avis, le nombre d'appels interjetés auprès du ministre. Comme ils sont déjà assez nombreux, cela m'inquiète un peu. J'aimerais donc avoir plus de précisions sur ce que vous envisagez comme conditions pour interjeter appel. J'aurais d'autres questions de ce genre à vous poser et c'est pour cela que j'ai l'intention de vous inviter tous à dîner très bientôt, afin de poursuivre cette conversation.

J'aimerais vous signaler aussi, et j'en ai déjà un peu parlé au président, qu'un petit détail du rapport m'avait, non pas irrité, mais mis un peu mal à l'aise. Je n'irai pas par quatre chemins, puisque c'est ainsi qu'il faut procéder, pour vous demander d'éviter de répéter dans vos recommandations que le ministre devra resoumettre la question au comité. A mon avis, cette formulation n'est pas très bien choisie et vous l'employez à deux ou trois reprises. Exactement deux.

C'était une remarque en passant, mais je tenais à vous dire, tout à fait amicalement et dans un esprit tout à fait impartial,

[Texte]

because he will hesitate to do it once because he will fear that having done it once, he is obligated to do it forever and ever.

That is a friendly remark *en passant*, because there are a number of very interesting subjects coming up—and I am sticking my neck out now. For example, we all have agreed that we should have a VIA bill. In the coming months, my department will produce, after consultation with the official parties on that subject, which is coming to a conclusion now—it will produce a discussion paper on a VIA bill.

• 1120

So that is the kind of subject I might be tempted to submit to the committee, bearing in mind the very good performance you have had before. I am looking at my deputy minister and he has got his mystified look, but anyway I think it would be—

Mr. Nowlan: It is nice to see deputy ministers mystified and not just ministers from time to time. Mr. Chairman, I appreciate in part obviously what the minister said and his answer was certainly on a large subject and has eaten up a lot of my time. The other two topics . . . and I am interested . . . he answered part of his own question as to how he intended . . . and part of my question . . . how he intended to proceed with the domestic air transport report and the medium or forum in which to discuss after he has had a chance to digest it. I gather it is really to come back to this committee to raise other questions either in a formal or an informal way.

Mr. Pepin: I am sure it would be informal. That is why I referred to a dinner.

Mr. Nowlan: Now, you mentioned VIA Rail and that was certainly the third matter I was going to raise but because my time is moving and perhaps you have already answered it. The VIA Rail, Mr. Chairman, in view of the evidence given before the Senate Transport Committee . . . I am most apprehensive and perhaps this gets into more of a politically charged area in view of the history of VIA Rail and the cutbacks last year which became very political. Perhaps we can restore the objective atmosphere that we had here in air transport. Talking bluntly and frankly, I just do not know if we can, but I am very apprehensive about the evidence given for the transport committee which in effect indicates, as I understand it, that VIA Rail, regardless of the cutbacks of 20 per cent and all the cost-saving measures, has been hit with two bills, 13 to 14 bill and is down \$150 million or \$200-odd million. Again, at the adjournment of this Parliament you would be in a very good position to do what you did last year and say you are still losing money in VIA Rail, let us chop off another 20 per cent.

As a member of the transport committee and-or the House of Commons, hopefully before we get to that stage, there is going to be something come from Transport, I thought a draft bill. I really do not know if we could objectively discuss VIA

[Traduction]

que vous ne devez pas donner des ordres au ministre, sinon, il hésitera à agir ainsi, par crainte que vous ne lui demandiez de toujours agir de la même façon, dorénavant.

C'est une remarque que je vous fais en passant, et à titre tout à fait amical, car votre rapport aborde un certain nombre de sujets extrêmement intéressants, et là, je vais vous en dévoiler un peu plus. Par exemple, nous sommes tous convenus de la nécessité d'avoir un nouveau projet de loi sur VIA. Au cours des prochains mois, mon ministère va préparer, une fois que la consultation des parties intéressées sera terminée, ce qui ne saurait tarder, un document de travail pour un éventuel projet de loi sur VIA.

C'est donc le genre de sujet que je pourrais soumettre au Comité sachant les excellents résultats que vous avez obtenus jusqu'ici. Je me demande ce que pense mon sous-ministre mais, de toute façon, je crois . . .

M. Nowlan: Il est agréable de voir que certains sous-ministres ont l'air étonné, car en général ce sont les ministres. Monsieur le président, il est évident que je suis partiellement satisfait de la réponse du ministre, car cela touche un sujet très important auquel j'ai consacré une bonne partie du temps qui m'est alloué. Les deux autres sujets . . . et cela m'intéresse . . . et il a répondu à une partie de sa propre question sur la façon dont il avait l'intention . . . et à une partie de ma question . . . sur la façon dont il avait l'intention de procéder pour le rapport sur les transports aériens intérieurs et sur le moyen d'en discuter lorsqu'il aura eu le temps de le digérer. Je crois qu'il s'agit en fait de soumettre à nouveau la question au Comité sous forme officielle ou non.

M. Pepin: Je suis sûr que ce serait au contraire officieux, c'est pourquoi j'ai parlé d'un dîner.

M. Nowlan: Maintenant vous avez parlé de VIA Rail et c'est certainement la troisième question sur laquelle je voulais m'attarder, car je n'ai plus beaucoup de temps, mais vous y avez peut-être déjà répondu. Monsieur le président, VIA Rail, d'après ce qu'a entendu le Comité sénatorial des transports . . . m'inquiète beaucoup et c'est peut-être une question politique assez sérieuse, étant donné l'histoire de VIA Rail et les réductions apportées l'année dernière au service. Peut-être pourrions-nous restaurer l'objectivité qui a dominé notre étude du transport aérien. Je serai très franc, je ne sais pas si c'est possible, mais je suis très mal à l'aise après ce qu'a entendu le Comité sénatorial, car si j'ai bien compris, cela signifie que VIA Rail, malgré les réductions de 20 p. 100 et toutes les mesures d'économie, a encore été l'objet de deux projets de lois, les projets 13 et 14 et accuse encore maintenant des pertes de 150 ou 200 millions de dollars. A l'ajournement, vous pourriez encore très bien faire ce que vous avez fait l'année dernière en disant que vous perdez toujours de l'argent et qu'il faut encore réduire le service de 20 p. 100.

A titre de membre du Comité des transports et de député, j'espère qu'avant que l'on en arrive à ce point, le ministère nous présentera quelque chose comme un avant-projet de loi. Je me demande vraiment si nous pouvons discuter objective-

[Text]

Rail in view of the history on the same basis that we did air transport. But surely, Mr. Minister, unless we put some structure to VIA Rail, are you not going to be in a very logical position to do this July what you did last July and say you are still losing? No rationalization of the costing formula. Let us chop another 20 per cent and how do we prevent that? That was my second question and I have one third which is sort of a bad mix.

Mr. Pepin: I will give a short answer to the second one. Your information is quite good, quite right. Because of this 13 bill and there is even a 14 bill because after the CTC is audited, there is always the possibility that a couple of million may be added or subtracted from the previous 13 bill payment. Because of all that, and mostly because of the underestimation of inflation, the inflation in the VIA budget was estimated at 11, 10, 12 and it is coming up at 15 and 16. So because of all that, we are going to have to come with supplementary estimates on VIA. Not particularly like that but that is going to happen.

I do not think it will lead to the conclusion you have already suggested, which is that we will have further cuts, but we will have to have supplementary estimates to sponge a further loss, which makes me repeat, and I am sorry if you find it disagreeable, that it was the right thing to do then what we have done. Otherwise we would be in greater trouble still had we not done that. But be that as it may, this is the 27th of July, I will remember to my dying days.

Mr. Nowlan: That is the first point.

Mr. Pepin: The second point is, I suggest if we are going to submit to the committee on railways, passenger transportation, the same kind of exercise as we had on domestic air policy, it should not be on the budget, it should be on the bill. It should be on wider, more sophisticated concepts, like what the role of the government with respect to VIA is. What should be the relationship between VIA and the railways? On what basis should payment be made? Is there something better than costing order 6313? How can costing order 6313 be used to come at fixed costs? That is what we are saying, which is more of a philosophical nature and more of a constructive... One thing that impressed me in the commentaries you made on the previous exercise on the domestic air policies is what the chairman said. I am quoting him, or about, that for the first time he felt he was doing what he came here to do.

• 1125

But do not mix problems of general administration with a wider look at an issue like the VIA bill. Do not put the two things together, it seems to me.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, my time is—

The Chairman: A final question, Mr. Nowlan, please.

[Translation]

ment de VIA Rail comme nous l'avons fait des transports aériens étant donné ce que l'on a vu jusqu'ici. Toutefois, monsieur le ministre, si nous ne régularisons pas les choses pour VIA Rail, ne vous trouveriez-vous pas très logiquement amené en juillet à faire ce que vous avez fait en juillet dernier en disant que vous continuez à perdre de l'argent? Il n'y a aucune rationalisation de la formule d'établissement des coûts. Il faudra alors réduire encore de 20 p. 100 et on peut se demander comment éviter cela? C'est la deuxième question que je voulais Vous poser et j'en ai encore une troisième qui est un peu plus complexe.

M. Pepin: Je répondrai brièvement à la deuxième. Vous avez tout à fait raison, étant donné ce treizième projet de loi et étant donné qu'il y en a même un quatorzième puisque lorsque la CCT aurait été vérifiée, il est toujours possible que l'on ajoute ou que l'on retire 1 ou 2 millions de dollars au versement indiqué dans le projet de loi 13. C'est pour tout cela, et essentiellement parce que l'inflation avait été sous-estimée, elle avait en effet été calculée pour le budget VIA Rail à 11, 10, 12, alors qu'elle atteint 15 et 16, qu'il va nous falloir présenter un budget supplémentaire pour VIA. Cela ne me plaît pas particulièrement, mais c'est ce qui va arriver.

Je ne pense pas que cela mènera à la conclusion que vous avez déjà donnée, à savoir qu'il nous faudra encore réduire le service, mais il nous faudra avoir un budget supplémentaire pour éponger cette autre perte qui m'oblige à répéter, et je suis désolé que cela vous ennuie, que c'était la seule chose à faire. Sinon, nous aurions beaucoup plus de difficultés aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, c'est le 27 juillet dont je me souviendrai jusqu'à la fin de mes jours.

M. Nowlan: Voilà pour le premier point.

M. Pepin: Deuxièmement, si nous soumettons au comité des chemins de fer, des transports de voyageurs, le même genre d'étude que ce que l'on a fait pour la politique des transports aériens intérieurs, il ne s'agira pas du budget mais du projet de loi. Il faut que ce soit sur des idées plus larges et plus élaborées, notamment sur le rôle du gouvernement par rapport à VIA, etc.. Quelle devrait être la relation entre VIA et les chemins de fer? Sur quelle base effectuer les paiements? Peut-on envisager quelque chose de mieux que le décret d'établissement de coût 6313? Comment utiliser ce décret 6313 pour obtenir des coûts fixes? C'est justement ce que nous disons, c'est plus une question de principe et une... Vous avez dit quelque chose qui m'a intéressé à propos de l'étude de la politique aérienne. Je crois le citer sans trop me tromper en disant que pour la première fois il a eu l'impression qu'il faisait quelque chose de constructif.

Mais il ne faut pas mélanger les problèmes d'administration générale avec une étude plus approfondie des sujets comme le projet de loi sur Via. Je crois qu'il ne faut pas tout embrouiller.

M. Nowlan: Monsieur le président, je n'ai pas beaucoup...

Le président: Dernière question, monsieur Nowlan, s'il vous plaît.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: Sure, but can I have a supplementary on VIA and then get to my last question?

The Chairman: Yes, all right.

Mr. Nowlan: Do you have a draft bill? We have been talking about this for a year or so. I thought there was a draft bill which, of course, changed as you had further input.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Nowlan: I certainly, as one member, would be interested to try the challenge of discussing the philosophic nature, ho-ho, of passenger traffic versus the two main railways. I certainly, as a practical person who is not a businessman, am apprehensive that when the two major railways know they have hundreds of millions from, in effect, the Government of Canada, their costing bills are going to be presented to eat up as much of that as possible and VIA Rail just does not have a chance to get off the ground. The sooner we can get at that, the better I think it would be for VIA Rail, let alone the people of this country.

Mr. Pepin: I told you already that the capital budget of VIA is not going to be affected. So we are moving, and the proof of the pudding is in the eating. I have already announced a few days ago the purchase of further LRC trains. That is on the capital budget side, okay?

On the discussion paper, Mr. Giroux might talk a bit more about it, but the big discussion we had is what kind of bill we were going to present. We could have given a short bill à la Air Canada, contemplation of profit and that sort of thing, rather simple. The one we went for is the more complex one which tries to define the roles and the relationships between different entities in this matter.

He tells me he is going to have a discussion paper in May or June, so it is not away in the future; it is in the rather immediate future.

Mr. Nowlan: Just as a supplementary to that before I come to my last question, would we have a commitment from this minister that there would be no more cuts on VIA Rail until the Transport Committee and/or the House of Commons is seized of whatever we are going to be seized of?

Mr. Pepin: A commitment to come to the committee or not to cut—

Mr. Nowlan: We will not have the July 27 experience.

Mr. Pepin: No, I do not think so, no.

Mr. Nowlan: Well, that leaves me—

The Chairman: Okay.

Mr. Pepin: But people have tried to extract that no from me all through the exercise and I generally have been cautious about it. I think it would be unwise to say there will not be any cuts in VIA in the future, but I can answer the question—

[*Traduction*]

M. Nowlan: Certainement, mais pourrais-je poser une question complémentaire sur Via avant de passer à ma dernière question?

Le président: Oui, très bien.

M. Nowlan: Avez-vous un avant-projet de loi? On parle de cela depuis environ un an. Je pensais qu'il existait un avant-projet de loi que vous pouviez évidemment modifier au fur et à mesure que vous réunissiez d'autres données.

M. Pepin: En effet.

M. Nowlan: Je serais très intéressé d'essayer de discuter de la question de principe que représente le transport de voyageurs par les deux grandes compagnies de chemins de fer. Étant de nature pratique sans être homme d'affaire, j'ai un peu peur que lorsque les deux grands chemins de fer sauront qu'ils peuvent recevoir des centaines de millions de dollars du gouvernement canadien, ils préparent leur budget de façon à engloûtir autant de cet argent que possible et qu'ainsi Via Rail n'ait tout simplement pas la possibilité de décoller. Plus nous aborderons la question rapidement, mieux ce sera, à mon avis, pour Via Rail et évidemment pour la population canadienne.

M. Pepin: Je vous ai déjà dit que le budget de Via ne s'en trouverait pas modifié. Les choses avancent donc et la preuve se trouvera dans les résultats. J'ai déjà annoncé il y a quelques jours l'achat d'autres trains LRC. C'est du côté des biens d'équipement, n'est-ce pas?

Pour ce qui est du document de travail, M. Giroux voudra peut-être ajouter quelque chose, mais l'essentiel de la discussion a porté sur le genre de projet de loi qui serait présenté. On aurait pu envisager un projet de loi très court comme pour Air Canada, contenant certaines dispositions sur les bénéfices et ce genre de chose, en tout cas assez simples. On a au contraire choisi un projet de loi plus complexe qui essaie de définir les rôles et les relations des différentes parties.

M. Giroux me dit qu'il aura un document de travail d'ici mai ou juin si bien que c'est très bientôt; c'est presque immédiat.

M. Nowlan: J'aurais encore une question complémentaire avant d'en arriver à ma dernière question. Le ministre veut-il bien s'engager à ce que les services de Via Rail ne soient pas encore réduits tant que le Comité des Transports et la Chambre des communes ne seront pas saisis de ce qui les attend?

M. Pepin: Vous voulez que je m'engage à soumettre mes projets au Comité ou à ne pas réduire...

M. Nowlan: A ne pas répéter ce que nous avons connu le 27 juillet.

M. Pepin: Non, je ne crois pas.

M. Nowlan: Ma foi, cela me laisse...

Le président: D'accord.

M. Pepin: C'est parce que l'on a essayé de me faire dire ce genre de chose tout du long mais en général j'ai été très prudent. Je crois qu'il serait dangereux de ma part de dire que

[Text]

Mr. Nowlan: No, no—

Mr. Pepin: —by saying that this is not something I am contemplating now.

Mr. Nowlan: That is not my question, Mr. Chairman, to clarify that before I come to my last point, which will be short. It was only a commitment that we get seized of it, not that there were never going to be any cuts in VIA Rail, but that there would be some stimulus or spur in the backside of all the people in your department and-or interested in VIA Rail to get something before this committee so that we could discuss it before there are any chops in VIA Rail during our summer recess or whatever other time there might be. That is the only question.

I agree you cannot forever say there will not be any cuts or there will not be changes, but at least a stimulus that this committee or the House of Commons would be seized of something on VIA Rail before there are any further chops.

Mr. Pepin: A number of people have suggested that I was not acting in my usual friendly fashion on VIA by coming out on July 27 with this announcement. I do not see any contradiction between what I have done on VIA and what I have done with the domestic airport policy and many other instances. It is just that I thought on VIA something had to be done and the subject had been discussed ad nauseam for a number of years. I did not think, number one, further debates would change the situation much; and I thought, secondly, there was an emergency, there was an urgency to do what I have done.

So if you say: Before doing another July 27, will you come here?—I hesitate to do that. I hesitate to make a commitment. I can only say, as I have already done, that there is no contemplation of another July 27 at this particular moment.

• 1130

The Chairman: Mr. Nowlan, please, your final question.

Mr. Nowlan: My last question, okay. I do not want to be facetious, as I said, about the bad news, because I appreciate the minister, and I know I am trespassing a little. I do not know how long the minister's answers will be on this. Quite frankly, I was trying to ask you a question on this yesterday in the House of Commons, and you may get a question on it today in the House of Commons.

But having gone through the celebration and the exercise on the constitution and all the plusses of that, and let alone all the discussion on the constitution process, Mr. Minister, I am showing you the bad side. Can you please explain to me how we, as this mature, independent country, can have the tragedy that occurred off Newfoundland with the *Ocean Ranger* and

[Translation]

l'on ne diminuera plus jamais les services de Via, mais je puis répondre à votre préoccupation . . .

M. Nowlan: Non, non.

M. Pepin: . . . en disant que ce n'est pas quelque chose que j'envisage à l'heure actuelle.

M. Nowlan: Ce n'est pas ma question, monsieur le président. J'aimerais que cela soit bien clair avant que je ne passe à mon dernier point. Je demandais simplement que le ministre s'engage à ce que nous soyons saisis de la question et non à ce que l'on ne diminue plus jamais le service de Via Rail. Qu'ainsi votre personnel ou vos collègues au ministère qui s'occupent de Via Rail sachent qu'ils doivent présenter quelque chose au Comité afin que celui-ci en discute avant que l'on ne diminue encore les services de Via Rail au cours des vacances d'été ou à un autre moment. C'est ma seule question.

Je conviens bien que vous ne pouvez déclarer qu'il n'y aura plus jamais de réduction de service ou que l'on ne modifiera jamais plus rien, mais il faudrait au moins que le Comité ou la Chambre des communes soient assurés qu'ils seront saisis de la question avant que l'on envisage de réduire encore les services de Via Rail.

M. Pepin: Un certain nombre de gens ont dit que je n'agissais pas à ma façon habituelle à propos de Via lorsque j'ai annoncé ce que j'ai annoncé le 27 juillet. Je ne vois aucune contradiction entre ce que j'ai fait à propos de Via et ce que j'ai fait à propos de la politique aérienne et un tas d'autres choses. C'est simplement que je pensais que pour Via il fallait agir et que l'on avait suffisamment discuté de la question depuis des années. Je ne crois pas d'une part que d'autres débats auraient beaucoup changé la situation; d'autre part, c'était urgent, il fallait agir.

Si vous me dites donc: avant de recommencer ce que vous avez fait le 27 juillet, allez-vous en discuter avec nous? J'hésite à vous répondre dans l'affirmative. J'hésite à m'engager. Tout ce que je puis dire, et je l'ai déjà dit, c'est que nous n'envisageons pas pour le moment de répéter ce qui a été fait le 27 juillet.

Le président: Ce sera votre dernière question, s'il vous plaît, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: D'accord. Comme je l'ai dit, je ne cherche pas à plaisanter au sujet des mauvaises nouvelles, parce que je suis reconnaissant des efforts faits par le ministre, et je sais que ma question dépasse un peu le cadre de cette réunion. Je ne sais pas pendant combien de temps le ministre va répondre à des questions sur ce sujet. J'ai essayé hier de vous poser une question dans ce sens à la Chambre des communes, et il se peut que j'en pose encore une aujourd'hui.

Après avoir assisté aux fêtes pour le rapatriement de la constitution et toutes les discussions concernant le processus, monsieur le ministre, je vous présente maintenant un aspect négatif. Comment se fait-il que ce pays adulte et indépendant peut être témoin de la tragédie de l'*Ocean Ranger* au large des côtes de Terre-Neuve sans toujours avoir pris des mesures?

[Texte]

still be sitting around getting our act in order and having the Chief Justice, who is not a Chief Justice in this respect, but a commissioner of a royal commission under a joint order in council of the Province of Newfoundland and the federal government, come on the CBC on Sunday and confirm what had previously been leaked to the press: that our federal royal commission on the *Ocean Ranger* is not going to get under way at least until October and then may take four years to conclude, whereas today the second phase of the American investigation is going on in Boston. Surely, with all respect to you and the difficulties of your position, and to royal commissions and judges of the Supreme Court, to remove this insult to Canadians in general and the stress and strains of those very directly involved, you have some duty to put a spur in the backside of Mr. Hickman to get that commission moving, if we are not going to be a total farce.

Mr. Pepin: I will tell the Minister of Energy, Mines and Resources that you plan to ask him this question this afternoon. I am not trying to be funny on the subject; far from it. But he has taken the responsibility; this is mainly his responsibility. As you know, the Shipping Act was invoked for that, but it is rather to make sure that nothing is being left out of that investigation, to make sure, for example, that search and rescue is brought in, because the main responsibility, the main authority, the main jurisdiction on this matter belongs to Energy, Mines and Resources. I will inform the minister that you will ask him the question this afternoon.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

I am going to Mr. Deniger now. I am also having the messenger distribute copies of our subcommittee report. As soon as Mr. Deniger is done, I am going to ask that we deal with that report, because we have a quorum. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'ai écouté avec énormément d'intérêt vos réponses aux questions de M. Nowlan sur notre document concernant la politique de transport aérien intérieur. Vous avez même dit à M. Nowlan, et je cite:

If I may be so blunt . . .

De fait, vous nous suggériez de ne pas vous donner d'ordre dans nos rapports. Eh bien, j'ai lu attentivement encore une fois les conclusions. Nulle part, monsieur le ministre, vous n'êtes mentionné, sauf au paragraphe 16 et au paragraphe 17. En anglais, on dit «*should*» et en français, on dit «devrait». En tant qu'avocat, et vous ne l'êtes pas, il me semble que ce n'est certainement pas un ordre parce qu'on aurait mis «*shall*» et non pas «*should*». Alors, il ne faut pas vous sentir froissé ou offensé, monsieur le ministre. Vraiment, ce n'est pas très fort comme réponse.

De plus, monsieur le ministre, jusqu'à maintenant, tout ce que vos fonctionnaires disent, et vous m'avez dit la même chose ce matin, c'est que vous aimez le format, vous aimez son contenu, son style; vous aimez ses abrégés, vous aimez ses conclusions en italique. Mais ni vous ni vos fonctionnaires n'avez encore dit, du moins ceux qui veulent s'identifier . . .

[Traduction]

Nous avons vu le juge en chef, qui est commissaire de la Commission royale en vertu d'un décret en conseil conjoint de la province de Terre-Neuve et du gouvernement fédéral, au réseau CBC dimanche, confirmer ce qui avait déjà été divulgué à la presse: C'est-à-dire que notre Commission royale fédérale concernant l'*Ocean Ranger* ne va pas débiter avant le mois d'octobre au plus tôt et qu'il faudra compter jusqu'à quatre ans pour la terminer, tandis qu'à Boston aujourd'hui, on en est déjà à la deuxième étape de l'enquête lancée par les Américains. Avec tout le respect que je vous dois et avec tout le respect que je dois aux commissions royales et aux juges de la Cour suprême, et tout en reconnaissant les difficultés de votre position, il vous incombe de faire bouger M. Hickman et de faire débiter la commission afin de laver la population canadienne de cette insulte et afin de diminuer le stress de ceux qui sont directement touchés par cette tragédie.

M. Pepin: Je vais dire au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources que vous avez l'intention de lui poser cette question cet après-midi. Je ne cherche pas à plaisanter, loin de là. Mais c'est lui qui a assumé la responsabilité de ce dossier. Comme vous le savez, la Loi sur la marine marchande a été invoquée à cette fin, mais si on a fait cela, c'est plutôt pour nous assurer que l'on n'oublie rien, comme par exemple les services de recherche et de sauvetage lors de l'enquête. Cependant, la responsabilité principale relève du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Je vais dire au ministre que vous allez lui poser la question cet après-midi.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Je vais maintenant donner la parole à M. Deniger. J'ai également demandé au messenger de distribuer des copies du rapport de notre sous-comité. Nous allons passer à ce rapport tout de suite après que M. Deniger aura posé ses questions, parce que nous avons le quorum. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I listened with great interest to your answer to Mr. Nowlan's questions on our document on domestic air transportation policy, Mr. Minister. You even said to Mr. Nowlan, and I quote:

If I may be so blunt . . .

You were, in fact, suggesting that we should not be giving you orders in our report. I reread the conclusions of the report carefully. At no point are you mentioned, Mr. Minister, except in paragraphs 16 and 17. In English, the word used is "should" and in French, the word used is "*devrait*". As a lawyer, and you are not a lawyer yourself, I would say that this is definitely not an order, because we would have used the word "shall" and not "should". So you should not feel offended, Mr. Minister. It is really not a very strong statement.

Moreover, so far your officials have been saying that they like the format, the content, the style, the summaries, and the italicized conclusions. You said the same thing to me yourself this morning. However, neither you nor your officials have as yet said, at least, those who will identify themselves . . . There was an article which I have here in the *Financial Post* entitled

[Text]

Parce qu'il y a un article ici dans le *Financial Post* intitulé *Regional Air Carriers Up in the Air* dans lequel on cite quelqu'un de votre ministère qui, évidemment, ne s'identifie pas. Donc, on n'a jamais vraiment entendu ce que vous pensiez du rapport lui-même, du changement important, monsieur le ministre, que le Comité a voulu faire en mettant l'accent d'abord sur la compétition par rapport, nécessairement et uniquement, à la stabilité de l'industrie, ce que la Commission canadienne des transports faisait dans le passé.

Monsieur le ministre, j'ai hâte d'entendre vos commentaires là-dessus, peut-être pas aujourd'hui parce que vous n'êtes pas nécessairement prêt; peut-être que vous n'avez pas consulté encore tous les gens qu'il vous fallait consulter à votre ministère avant que vous ne posiez un jugement. Mais je dois vous avouer que j'ai hâte de voir le document final et que j'ai surtout hâte de voir quand cela va être fait. Ce qui était évident, selon les dires des témoins que nous avons entendus, c'est que l'industrie ne se porte peut-être pas aussi bien qu'elle le devrait et, si jamais un climat d'incertitude planait au-dessus de leur tête, cela n'aiderait pas du tout la situation.

• 1135

Pour ce qui est de la situation, comme elle existe maintenant c'est, pour ma part, le bordel le plus complet, monsieur le ministre. Si on interprète rigoureusement la récente décision du Comité de révision au sujet du STOL, pour ma part, cela veut dire que jamais la Commission canadienne des transports va émettre une autre licence.

Et vous-même allez avoir et bientôt, monsieur le ministre, parce qu'un appel a été fait de cette décision-là au cabinet, à vous pencher et dire une fois pour toutes ce que cela veut dire «commodités et besoins du public». Est-ce que cela veut dire uniquement industrie ou si cela veut dire effectivement un meilleur service pour les consommateurs puis des tarifs réduits.

Alors, monsieur le président, c'étaient mes remarques préliminaires, parce que, monsieur le ministre, je vais maintenant passer à un autre sujet à moins que vous vouliez dire quelque chose là-dessus.

M. Pepin: Tout à fait, tout à fait et rapidement.

Alors, on va laisser aux grammairiens, aux stylistes de décider si *should* est l'équivalent de «devrait». Pour ma part, je l'ai lu comme «devrait» et comme étant un impératif. C'est comme cela que je l'ai lu et si j'ai fait erreur, je m'en excuse auprès de l'*Académie française* et des autres grandes institutions linguistiques.

Une autre raison pour laquelle j'hésite, évidemment, à aller plus loin dans mes commentaires, c'est que ma première loyauté là-dessus est à l'égard du cabinet. Alors, je ne pense pas que ce serait de bonne guerre de dire maintenant comment je me sens à l'égard de chacune des recommandations et après cela aller devant mes collègues qui se sentiraient, j'imagine, un petit peu frustrés du fait que j'ai déjà pris une position en public. Mais enfin, cela est relatif.

[Translation]

"Regional Air Carriers up in the Air", which quotes someone from your department who, of course, is not identified. We have never really heard what you think of the report itself, of the major change that the committee thought to introduce by emphasizing competition over the stability of the industry which is what the Canadian Transport Commission has done in the past.

I am very interested to hear what you have to say about this, Mr. Minister. Perhaps not today because you may not be ready. You may not have had an opportunity as yet to contact all the officials in your department whom you should consult before you make a judgment. But I must tell you that I am looking forward very much to seeing the final document and particularly to finding out when it will be ready. One thing was clear from the witnesses we heard: the industry may not be as healthy as it should be, and if a climate of uncertainty were to hang over its head, this would not help things at all.

In my opinion, the current situation is an absolute mess, Mr. Minister. I read the recent decision of the Review Board on the STOL, as meaning that the Canadian Transport Commission will never issue another licence.

Since this decision has been appealed to Cabinet, you yourself will soon have to decide once and for all what "public convenience and necessity" means. Does it refer exclusively to the industry, or does it in fact mean better service for consumers and lower fares.

Those are the preliminary comments I wanted to make on this subject, because if you have nothing to say, I would like now to move onto another topic.

Mr. Pepin: I certainly do have some comments to make, and I will do so quickly.

We will leave it up to the grammarians and stylistic experts to decide whether "should" is the equivalent of "devrait". I personally read it as an imperative. If I am mistaken, I apologize to the *Académie française*, and to the other major linguistic institutions.

Another reason why I hesitate to comment any further, is of course that my first loyalty here is to Cabinet. So I do not think it would be fair to give my reaction to each of the recommendations and then to go to my Cabinet colleagues. I imagine they would feel rather frustrated that I had already taken a public stand. But of course, all things are relative.

[Texte]

Les deux termes de compétition et de stabilité de l'industrie me semblent excessifs dans la dichotomie que l'on en fait. Il me semble qu'il y a une relation très intime entre les deux. Si votre industrie est très instable et si vos sociétés disparaissent sous la faillite, eh bien, c'est fou comme la compétition va s'en ressentir. Alors, j'ai une attitude un peu plus complexée à l'égard de ce débat, à savoir qu'est-ce qui est important, la compétition ou la stabilité de l'industrie. Il me semble que les deux se tiennent très intimement l'une à côté de l'autre.

M. Deniger: Eh bien, monsieur le ministre, cela dépend évidemment sur quoi vous mettez l'emphasis.

M. Pepin: C'est cela.

M. Deniger: Mais, j'imagine que lorsque vous avez rendu public votre document sur la politique aérienne l'été dernier, je ne sais pas si le cabinet en avait été saisi avant ou après, mais cela indiquait sûrement quelle était votre position, nonobstant que ce n'était pas la décision du cabinet. Alors, je comprends...

M. Pepin: Il n'y en n'a pas eu justement.

M. Deniger: Je comprends mal votre hésitation, monsieur le ministre.

M. Pepin: Vous voudriez que je sois plus du côté de la compétition que de la stabilité...

M. Deniger: Je voudrais que vous restiez vous-même, monsieur le ministre. Que l'on sache exactement ce que vous dites, ce que vous pensez, et pas nécessairement après que tout le monde ait été mis au courant, parce que cela peut prendre six mois, cela peut prendre un an, monsieur le ministre, puis on ne le saura pas vraiment et on ne sera pas plus avancé.

Vous avez dit tout à l'heure à M. Nowlan que la C.T.C. va avoir énormément de causes et que vous allez peut-être être inondés d'appels. Tant mieux, monsieur le ministre, tant mieux. C'est cela que l'on veut. On veut justement que la Commission canadienne des transports ait la chance d'étudier à sa nature, même chaque requête. Et justement, c'est par les appels, monsieur le ministre, que vous allez indiquer la politique du gouvernement. Je ne comprends pas vos fonctionnaires et celui qui ne s'identifie pas dans l'article du *Financial Post* et qui dit:

From the ministry point of view, the ultimate decision on licence application must be made at the political level anyway.

Eh bien, c'est cela! Vous avez tous les pouvoirs pour donner une directive. On le reconnaît dans notre rapport. Alors, je ne comprends pas vos hésitations, monsieur le ministre. Mais, comme vous êtes ici et que c'est la seule occasion que l'on a de vous voir, je vais passer du coq à l'âne, parce que je voudrais parler de l'industrie maritime, je voudrais parler de Cast, je voudrais parler de Dorval et de Mirabel, je voudrais parler de la politique portuaire, et si le temps me le permet, peut-être parler un petit peu du Crow.

[Traduction]

I think that the concepts of competition and stability are rather extreme in the dichotomy that has been established. I think that the two are very closely linked. If the industry is unstable and companies are going bankrupt, this is going to have a tremendous impact on competition. Therefore, the question as to whether competition or stability is more important in the industry, is a rather thorny issue for me. In my opinion the two are very closely linked.

Mr. Deniger: Well of course it depends on which you choose to emphasize, Mr. Minister.

Mr. Pepin: That is true.

Mr. Deniger: I do not know whether Cabinet was informed about your air policy before or after it was announced last summer, but it certainly indicated your position clearly, despite the fact that it was not a Cabinet decision. So, I fail to...

Mr. Pepin: There was no Cabinet decision.

Mr. Deniger: I fail to understand your hesitation, Mr. Minister.

Mr. Pepin: You would like me to be more in favour of competition than stability...

Mr. Deniger: I would like you to be yourself, Mr. Minister. Let us know exactly what you are saying, what you are thinking, and not necessarily after everyone else has found out. It could take six months or a year, and then we will not really know and we will be no further ahead.

A few moments ago you told Mr. Nowlan that CTC is going to have a huge case load and that you may be flooded with appeals. That is just fine, Mr. Minister. That is exactly what we want. We want the Canadian Transport Commission to have an opportunity to study each application on its merits. And it is through these appeals, that you will indicate the government's policy. I do not understand your officials and the unidentified official who is quoted in the *Financial Post* article as saying:

Du point de vue du ministère, la décision finale sur la demande de permis doit être prise au niveau politique de toute façon.

So that is the point. You have full authority to issue a directive. We recognize this in our report. So I just do not understand your hesitation, Mr. Minister. However, since you are here, and since this is the only opportunity we have to question you, I am going to switch now to another subject. I would like to talk about the marine industry, about Cast, about Dorval and Mirabel, about port policy, and if there is enough time, perhaps a little about the Crow.

[Text]

Je vais vous citer Paul Martin, le président du groupe *Canada Steamship Lines*, qui disait le 17 mars dernier, à Calgary, et je cite:

The Federal Government's Attitude Towards The Marine Mode Which Seemed Apathetic By Design But Was Proving, In Practice, To Be Hostile.

M. Pepin: On a traduit puis j'ai . . .

M. Deniger: M. Martin dit, monsieur le ministre, que l'attitude du gouvernement fédéral vis-à-vis le mode maritime, qu'il considérait jusqu'à maintenant comme passif, j'imagine que c'est une bonne traduction d'*apathetic*, semble maintenant hostile.

• 1140

Il cite, évidemment, la surtaxe sur les mouvements internationaux à l'intérieur des Grands lacs. Je voudrais connaître vos commentaires. Que pensez-vous, en fait, de l'industrie maritime intérieure? Est-ce que vous pensez que l'attitude de votre ministère—et je ne parle pas du gouvernement ou du ministre des Finances—est hostile à l'industrie maritime? Si vous le pouviez, investiriez-vous dans des bateaux intérieurs, présentement?

M. Pepin: J'imagine que le commentaire dépasse mon ministère . . .

M. Deniger: Oui. Oui.

M. Pepin: J'imagine que cela va chercher également dans le ministère de l'Industrie et du Commerce, les subsides sur la construction des navires, l'aide aux chantiers maritimes . . . C'est, j'imagine, ce que vous avez en tête quand vous dites que d'une façon globale, nous sommes hostiles à cette industrie.

M. Deniger: Oui, mais il faut que quelqu'un, monsieur le ministre, démontre un certain leadership, une certaine volonté politique. Et il me semble que l'industrie maritime qui est une industrie de transport, quand même, est en difficulté. Et je ne vois nulle part, dans le gouvernement, quelqu'un qui est prêt à venir à sa défense. Alors, je m'adresse à vous pour ce rôle-là.

M. Pepin: Je vous parlerai franchement: je n'ai pas réfléchi en profondeur sur cela; j'ai réfléchi en profondeur sur la politique des ports, ce qui touche le secteur maritime évidemment, très très intimement. Je suis également intéressé à produire, un de ces jours, une politique de la flotte en eau très profonde qui soit plus ouverte que ce que nous avons maintenant, mais je n'ai pas réfléchi en profondeur sur, par exemple, l'aide que nous accordons à la construction des navires. J'ai regretté, je vous le dis en toute simplicité, que nous ayons fait ce que nous avons fait en ce qui a trait au paiement de ce que vous avez appelé «la surtaxe sur les mouvements internationaux»; cela m'a ennuyé parce que c'est nettement discriminatoire à l'égard du secteur maritime en comparaison au secteur ferroviaire et au secteur du *trucking*, n'est-ce pas. Alors, j'ai relevé ces choses-là, mais il y a d'autres impératifs budgétaires qui l'ont emporté en cette matière-là.

Donc, pour me résumer, c'est surtout du côté des ports que j'essaie de faire une contribution maintenant. La politique des

[Translation]

I would like to quote what Paul Martin, the Chairman of the *Canada Steamship Lines* said on 17 March last in Calgary:

L'attitude du gouvernement fédéral envers le mode maritime semblait être indifférente, mais s'avérait en pratique hostile.

Mr. Pepin: It was translated and I . . .

Mr. Deniger: Mr. Martin said that the federal government's attitude toward the marine mode formerly seemed apathetic, but now seemed hostile.

He is of course referring to the surtax on international movements in the Great Lakes. I would like to hear your comments on this. What do you think of the domestic marine industry? Do you think that your department's attitude—and I am not talking about the government or about the minister of finance—is hostile to the marine industry? If you could, would you invest in domestic ships at the present time?

Mr. Pepin: I imagine that the comment extends beyond my department . . .

Mr. Deniger: Yes, yes.

Mr. Pepin: I imagine it also applies to the Department of Industry, Trade and Commerce, and its subsidies to ship construction and assistance to shipyards . . . I imagine that is what you have in mind when you make the blanket statement that we are hostile to the industry.

Mr. Deniger: Yes, but someone has to show some leadership, some political will. And in my opinion the marine industry, which after all is a transportation industry, is in trouble. And I cannot find anyone anywhere in the government who is prepared to come to its defence. That is why I am turning to you.

Mr. Pepin: Let me be frank: I have not thought about the problem in depth. I have given a great deal of thought to the question of port policy, which of course has a great impact on the marine sector. I would also like to prepare a more open policy on the deep-water fleet some day, but I have not given a great deal of thought to our assistance to the shipbuilding industry. I will tell you quite honestly, that I was sorry that we proceeded as we did regarding the payment of what you called "the surtax on international movements". It bothered me because it is clearly discriminatory to the marine sector as compared to the rail and trucking sectors. I was aware of these issues, but there were other budget items that won out.

To sum up, I am focusing particularly on ports at the present time. You are familiar with the port policy, we will not

[*Texte*]

ports, vous la connaissez, nous n'en parlerons pas. Mais, il y a un autre domaine également dans les ports qui est moins connu, sur lequel nous avons moins réfléchi, ce sont ces 500 ports et jetées du gouvernement ici et là dans différentes parties du Canada. Et vous savez ce que nous faisons, je ne voudrais pas insister dans ce domaine-là. Nous avons hérité d'une responsabilité qui appartenait au ministère des Travaux publics jusqu'à récemment et nous nous sommes lancés, maintenant, dans une série d'enquêtes sur la situation de chacun de ces ports, sur le Saint-Laurent, sur la Côte Ouest, à l'Île du Prince-Édouard, etc.

Alors, si vous me demandez quelle est ma préoccupation, c'est du côté des ports et du côté de ces 500 ports et jetées du gouvernement que l'essentiel de ma préoccupation réside maintenant.

M. Deniger: Pour ma part, ma préoccupation, aujourd'hui, réside davantage sur ceux qui accostent aux ports.

M. Pépin: Pardon?

M. Deniger: Ma préoccupation est d'abord pour ceux qui accostent aux ports, par rapport au port lui-même—physique.

Est-ce que vous avez pris connaissance, monsieur le ministre, d'un document qui aurait été rendu public par le ministre des Transports du Québec, M. Clair, concernant votre projet de loi sur la politique portuaire?

M. Pépin: Eh! Oui . . .

M. Deniger: Qu'en pensez-vous?

M. Pépin: M. Clair m'envoie des messages assez régulièrement sur différentes parties de nos politiques. Je pense que la politique portuaire accommode le milieu maritime dans les ports; à Montréal, en particulier. Je comprends très bien que les gouvernements provinciaux qui se voient dirigeant les ports ne trouvent pas une satisfaction considérable dans la politique des ports. Je comprends très bien cela, mais le débat a eu lieu et le gouvernement a décidé qu'il allait garder l'initiative en ce qui a trait aux ports et qu'il n'allait pas partager cette initiative, cette juridiction avec les gouvernements des provinces.

Pour ma part, vous connaissez un peu mes idées sur le fédéralisme, mais une de mes idées essentielles c'est qu'il ne faut pas que deux gouvernements essaient de faire la même chose. Et, à ce moment-là, il y a un dédoublement de juridiction et cela m'apparaît que c'est à éviter partout où il est possible que ce soit évité. Alors, dans ce domaine-là, c'est évitable et nous l'évitons.

Donc, la juridiction en matière de ports est une juridiction fédérale et nous l'exerçons. Maintenant les provinces auront la possibilité de venir siéger dans des conseils régionaux de ports où leur influence pourra être exercée.

• 1145

M. Deniger: Je passe encore du coq à l'âne, monsieur le président. Je crois ce que vous dites, que vous voulez éviter le dédoublement, que vous ne voulez pas qu'un gouvernement fasse nécessairement ce qu'un autre fait présentement. J'ima-

[*Traduction*]

discuss it. However, there is another less well-known issue related to ports, to which we have devoted less attention, and it is the 500 government ports and wharves that we have scattered throughout Canada. You know what we are doing in this regard, so I will not dwell on it. We have been given a responsibility held until recently by the Department of Public Works, and we have now set up a series of enquiries into the situation in each of these ports, along the St. Lawrence, on the west coast, on Prince Edward Island, and so on.

So if you are asking me what my main concern is, it is the ports, and the 500 government ports and wharves.

Mr. Deniger: My main concern today lies more with the ships that tie up in the ports.

Mr. Pépin: Excuse me?

Mr. Deniger: My major concern lies with the ships that tie up in the ports, rather than the actual port.

Are you familiar with a document which is reported to have been published by the Quebec Minister of Transport, Mr. Clair, on your bill on port policy?

Mr. Pépin: I am afraid so.

Mr. Deniger: What do you think of it?

Mr. Pépin: Mr. Clair sends me messages quite regularly on various aspects of our policies. I think that our port policy suits the marine sector, particularly in Montreal. I certainly understand that provincial governments which feel they are in charge of ports do not find a great deal of satisfaction in our port policy. I can understand that, but there was a discussion and the government decided that it was going to keep its authority in the area of ports and that it was not going to share this jurisdiction with the provincial governments.

I think you have some idea of my concept of federalism, but one of the fundamental points in my view is that two governments should not try to do the same thing. This leads to an overlap of jurisdiction and should be avoided wherever possible in my opinion. It can be avoided here and we are avoiding it.

The responsibility for ports comes under federal jurisdiction and we are exercising that responsibility. The provinces will be able to sit on regional harbours boards and exert their influence there.

Mr. Deniger: I would like to jump to another subject again, Mr. Chairman. I believe what you say about wanting to avoid duplication of effort, that you do not want one government to do something that is already being done by another govern-

[Text]

gine que ce raisonnement-là joue aussi pour un investissement possible, de la province de Québec, par la Caisse de dépôt dans Cast?

M. Pepin: Cet investissement n'aura pas lieu de toute façon. Alors, il vaut mieux ne pas en discuter puisqu'il n'aura pas lieu.

M. Deniger: Il n'aura pas lieu à ce moment-là?

M. Pepin: Non.

M. Deniger: Est-ce que cela veut dire que le CN, à ce moment-là, va ouvrir sa bourse et verser un petit peu plus?

M. Pepin: Le CN, cet après-midi—cela devait avoir lieu hier—va annoncer ce qui s'est passé dans le cas de Cast. Il y a deux intervenants qui jouent un rôle important: le premier, ce sont les banques, la Banque royale en particulier, et de second c'est le CN. Je ne sais pas si l'annonce sera faite cet après-midi. Peut-être que vous pourriez me dispenser . . . Je connais ce qui va arriver, mais l'essentiel c'est que Cast va sourire et que le CN va rester dans Cast.

M. Deniger: D'accord. Je voudrais encore sauter du coq à l'âne.

The Chairman: Final question, Mr. Deniger.

M. Denier: Oui, elle va être courte, monsieur le président.

Vous avez mis sur pied, à Mirabel, monsieur le ministre, un organisme qui veut, en fait, lancer l'idée du superport. Mirabel superport ou superstop, en fait. C'est le nom de la campagne. Je sais que c'est une excellente initiative, sauf que vous avez mis sur pied une équipe de gens très compétents qui font le tour de gens qui sont tout aussi compétents, et qui a pour but d'amener du cargo et des avions—de véritables avions, non pas des déplacements artificiels, mais des avions étrangers—à Mirabel. *Air India* en est un excellent exemple.

Est-ce que votre ministère, de pair avec la Commission canadienne des transports, a fait une étude pour vous s'assurer, monsieur le ministre, qu'il existe une réglementation qui permet, effectivement, aux avions qui veulent venir à Dorval de le faire bien qu'ils étaient systématiquement bloqués, à la Commission canadienne des transports, par certains de nos transporteurs canadiens?

M. Pepin: J'imagine que vous faites allusion à l'affaire du *Flying Tiger* en particulier.

M. Deniger: C'en est un exemple.

M. Pepin: En effet, je pense que c'est le meilleur exemple.

M. Deniger: *World wide* aussi. Et il y en a d'autres.

M. Pepin: Je connais surtout celui de *Flying Tiger*. Vous avez raison car à ce moment-là, Air Canada et d'autres se sont opposés à ce qu'on accepte la venue de *Flying Tiger*. D'ailleurs, les Américains ont été très mécontents de cela aussi.

Je pense que d'autres considérations ont également joué. Les Américains, dans l'affaire de *Flying Tiger*, estimaient qu'ils avaient un droit automatique à venir à Mirabel, à cette

[Translation]

ment. I imagine this reasoning should also apply to a possible investment by Quebec, through the *Caisse de dépôt*, in Cast?

Mr. Pepin: There will be no such investment in any case. There is therefore no reason to talk about it, since it will not take place.

Mr. Deniger: It will not happen now?

Mr. Pepin: No.

Mr. Deniger: Does that mean that CN will loosen its purse strings and contribute a little more?

Mr. Pepin: This afternoon—it was supposed to have been yesterday—CN will be announcing what has happened in the case of Cast. There are two important players here: first, the banks, particularly the Royal Bank, and secondly the CN. I do not know whether the announcement will be made this afternoon. Perhaps you could spare me . . . I know what is going to happen, but the main point is that Cast will be smiling and that CN is going to remain involved in Cast.

Mr. Deniger: Fine. I would like to jump to yet another subject.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Yes, it will be a short one, Mr. Chairman.

You have set up an organization at Mirabel to promote the idea of Mirabel as a hub or gateway. That is the name of the campaign. I know that this is an excellent idea, except that you have set up a team of very competent individuals who are visiting other equally competent individuals with a view to bringing in freight and aircraft—real aircrafts, not artificial ones—real foreign aircrafts to Mirabel. "*Air India*" is a good example.

Has your department, in cooperation with the Canadian Transport Commission, conducted a study to ensure that aircrafts that want to come to Dorval can do so, despite the fact that they have been systematically prevented from doing so by some of our Canadian carriers at CTC hearings?

Mr. Pepin: I imagine you are referring particularly to the "*Flying Tiger*" case.

Mr. Deniger: That is one example.

Mr. Pepin: I think it is the best example.

Mr. Deniger: There is also "*World Wide*" and others.

Mr. Pepin: I am most familiar with the "*Flying Tiger*" case. You are quite right, at the time Air Canada and other carriers objected to the presence of "*Flying Tiger*". The Americans were also very upset about it as well.

I think that other considerations also came into play. In the "*Flying Tiger*" case, the Americans thought they had an automatic right to come to Mirabel—and you are just as

[Texte]

occasion-là—vous connaissez cette question-là aussi bien que moi, sinon mieux puisque vous êtes un ancien avocat de la Commission—et le gouvernement du Canada a dit non, ce n'est pas automatique. Si *Flying Tiger* vient à Montréal, ce sera en retour d'avantages que le Canada aura obtenus des États-Unis. Alors, le problème a porté plus sur une question de principe, sur une question légale, que sur une volonté—du moins c'est comme cela que je l'interprète—d'empêcher des gros transporteurs de marchandises de venir à Mirabel.

Mais la discussion que vous engagez est très valable en ce sens qu'on peut regretter, effectivement, que le *Flying Tiger* ne se soit pas établi à Montréal.

M. Deniger: On pourrait peut-être en discuter lors de notre souper, monsieur le ministre.

M. Pepin: C'est cela.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, on the same point of order, I wonder if it would be possible, just because of the limited time, to have Mr. Fulton, and we will do the three parties before we present the procedural thing, because the procedural one may tie us up for a while with discussion of it.

The Chairman: Okay, it is fine with me. Is that agreed?

Mr. Nowlan: The first round.

The Chairman: All right, Mr. Fulton, 15 minutes.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have a number of quick snappers perhaps you could just give yes or no answers to, because there are a couple I think might require a little discussion.

Mr. Pepin: You are not interested in what I am going to say.

Mr. Fulton: No, no, it is just a yes or no; that will be fine.

I am wondering, on the Dubin report, are you going to refer it to the committee?

• 1150

Mr. Pepin: I had not thought about it. I have been playing as openly as one can. I have given you a report on Volume I; I have given you a report on Volume II—everything that we have accepted. And in each case, Volume I and Volume II, we have accepted 99 per cent of what Justice Dubin was recommending. One of the advantages of the Dubin report, particularly the first one, is that it has created a consensus in different circles. I did not think there was so much that the committee wanted to debate on the Dubin report, but there will be other meetings on estimates and—

Mr. Fulton: It is safe then to read between the lines that you are prepared to refer it anyway?

[Traduction]

familiar with this as I am, if not more, because you are a former Commission lawyer. The Canadian Government said that they did not have an automatic right to come to Mirabel. It said that if "Flying Tiger" came to Montreal, this would be in return for considerations to Canada from the United States. So the problem was more a question of principle, a legal matter, at least that is my interpretation—than a desire to prevent large freight carriers from coming to Mirabel.

However, your point is quite valid, because it is rather unfortunate that "Flying Tiger" did not come to Montreal.

Mr. Deniger: We can perhaps discuss this at supper, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

M. Skelly: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais savoir s'il serait possible de donner la parole à M. Fulton maintenant, afin que les trois partis aient l'occasion de poser des questions avant de passer à la question de procédure, parce qu'elle risque de provoquer une longue discussion.

Le président: D'accord, je n'y vois pas d'inconvénient. C'est d'accord?

M. Nowlan: Au premier tour.

Le président: D'accord, monsieur Fulton, vous avez 15 minutes.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

J'ai plusieurs courtes questions qui demandent simplement un oui ou un non comme réponse. J'en aurai d'autres par la suite qui exigeront une réponse plus détaillée.

M. Pepin: Vous ne vous intéressez pas à ce que j'ai à dire.

M. Fulton: Non, non, c'est simplement qu'un oui ou un non est suffisant.

Avez-vous l'intention de renvoyer le rapport Dubin au Comité?

M. Pepin: Je n'y ai pas réfléchi. J'ai été parfaitement franc avec vous. Je vous ai donné notre rapport concernant les volumes I et II. Pour chacun de ceux-ci, nous avons accepté 99 p. 100 des recommandations du juge Dubin. Une des plus grosses réussites de ce rapport et de son premier volume en particulier est justement le fait qu'il a suscité un consensus dans différents milieux. J'ignorais que le Comité tenait à discuter de ce rapport aussi à fond; mais de toute façon, d'autres réunions sont prévues pour les prévisions budgétaires.

M. Fulton: Vous voulez dire que vous accepteriez de nous en saisir de toute façon?

[Text]

Mr. Pepin: Yes, we have done more than that, maybe he did not get them, but I have issued communiqués to say that we were going to do that: creation of a safety board, creation of an appeal tribunal, reinforcement of the enforcement procedures, a new manual, and so on. I have said all that, sir. I will bring it to attention again.

On the third report, the RAMP Program on radar, the other day we had a meeting of the members of the committee; we invited you to come and see it on location. Some of you went on jets—the same thing. Everything is in the open.

Mr. Fulton: Okay. A second quick snapper on the Mitsubishi stacker reclaimer. I think you are aware of the Stephens-Adamson letter and a number of documents associated with it. I wonder if you could refer those documents to the committee so that they could be attached to our minutes at some meeting so that we could all have access to both sides of that argument.

Mr. Pepin: We are now at the second instalment of that discussion. You remember that Mr. Franche, the Chairman of the National Harbours Board, and I produced a first paper. You are also aware that the company, Stephens-Adamson, answered it in 27-odd pages. Mr. Franche is now, at my suggestion, preparing a short answer to the second paper. So at some time in the next five or six days, I will be in a position to give these three documents to whoever wants them. That is the present situation.

Mr. Fulton: Could you file those? The problem is that some are public, some people have some of them, some are here, some are there. I just wonder if you could file them all with the committee and we could have access to it as a file?

Mr. Pepin: We have no objection, but do you mind if the committee gets them? I do not see why, so I will file them with the committee.

Mr. Fulton: Terrific. Thank you, Mr. Minister.

The third question is on the Prince Rupert to Prince George VIA line. I think as you know, in 1977 the CTC ruled that that line had to be maintained, and that was continued a couple of months ago for that line. We are at three days a week right now. There are a number of unconfirmed reports, however, floating between Prince George and Prince Rupert that the line is going to be chopped completely—what is left of the service. I wonder if you could confirm for us that that line is going to be continued.

Mr. Pepin: I never heard that rumour, and *Monsieur Giroux* has not heard it either, so it is a very discreet rumour.

Mr. Fulton: The line is going to continue then?

Mr. Pepin: There seems to be no foundation, no justification for it. Existing services will continue.

Mr. Fulton: Are we then likely to get one of the LRCs on that route?

Mr. Pepin: It is too early to tell. I said in public the other day that our purchase of 10 new sets is aimed at giving a

[Translation]

M. Pepin: Ce n'est pas tout; j'ai publié des communiqués pour annoncer que nous avions l'intention de mettre sur pied un office de la sécurité et d'un tribunal d'appel, que nous aurions également l'intention de renforcer la procédure, de publier un nouveau manuel, etc. Cela je l'ai déjà signalé et je vais donc le répéter à nouveau.

Les membres du Comité ont été invités à se rendre sur les lieux pour voir le programme RAMP consacré au radar. Certains s'y sont rendus le jour même en avion. Nous jouons donc franc jeu.

M. Fulton: Parfait. Une question concernant les réclamations de Mitsubishi. Vous êtes certainement au courant de la lettre de Stephens-Adamson et des documents connexes. Pourriez-vous faire parvenir ces documents au Comité pour qu'on puisse les annexer au compte rendu de la réunion de façon à ce que nous soyons au courant des deux points de vue.

M. Pepin: Nous en sommes actuellement à la deuxième étape de la discussion. Vous savez sans doute que M. Franche, le président de la Commission nationale des ports et moi-même avons rédigé un premier document. La société Stephens-Adamson y a répondu par une lettre de 27 pages. J'ai demandé à M. Franche de répondre brièvement à ce deuxième document. Donc d'ici cinq à six jours, je pourrais vous faire parvenir ces trois documents.

M. Fulton: Pourriez-vous les remettre tous au Comité de façon à ce que nous puissions les consulter car certains de ces documents sont publics tandis que d'autres sont détenus par diverses personnes?

M. Pepin: Je n'y manquerai pas.

M. Fulton: Parfait. Merci, monsieur le ministre.

Je voudrais maintenant vous poser une question concernant le train VIA Rail entre Prince Rupert et Prince George. En 1977, la CCT s'était prononcée pour le maintien de cette ligne, décision qui a été entérinée il y a deux mois. Or, maintenant, le train ne voyage plus que trois fois par semaine. Toutefois, selon des rumeurs qui circulent dans la région, ces trois trains hebdomadaires seront éventuellement supprimés. Je voudrais savoir ce qu'il en est au juste.

M. Pepin: Ni moi ni M. Giroux n'avons jamais entendu parler de cette rumeur.

M. Fulton: Vous voulez dire que le train continuera donc à voyager?

M. Pepin: La rumeur me paraît non fondée et le service continuera à être assuré.

M. Fulton: Est-ce qu'il pourrait éventuellement être desservi par un train léger, rapide et confortable.

M. Pepin: Je ne sais pas encore. J'ai dit l'autre jour que l'achat de dix de ces nouveaux trains serait destiné à desservir

[Texte]

licensed service to western Canada and the Maritimes in 1984, but the selection of the routes has not been made.

Mr. Fulton: That is the most beautiful route. It would be an ideal route for—

Mr. Pepin: Well, we will discuss that in due course. Your representations will be welcome.

Mr. Fulton: On to the grain elevator in Prince Rupert. I think as you know, there are some financing difficulties, and one of the concerns the members of the consortia have is that if the Alberta government gets too great a financial foothold in there it may change the intention and the design of the project in terms of the delivery of the grain, who is going to be involved, and who is going to have the say in what areas. I just wonder, in view of the dramatic escalation in the tendered costs for that elevator, if you could comment on whether or not the federal government is prepared to participate to a level which will meet the concerns of the members of the consortium, that the project and its initial ideas of implementation will continue.

• 1155

Mr. Pepin: Yes, I am very much aware of that. The grain consortium itself decided they would do three things to try and bring down the price, which is considerably higher than anticipated. One of those things would be to cut some frills, some “unnecessary” features of the elevator, and to save some money there; and they have done that and they are saving some money. Second, they wanted to discuss the bids as they came in with the bidders in order to get a better price. They have done that and they have gotten some cuts. Thirdly, they wanted to see if they could get some more involvement on the part of the federal government in two ways, one, a participation by CN on the tracking on the site. You will remember that the CN stayed out of there. There is four million dollars that could be spent, and they have argued with us, but now that the Gilson discussion is going so well—without your support—there is a possibility that the railways will be better compensated for their work and, consequently, CN should invest in that travel system. That is a possibility, and discussions are taking place to that effect. As well, they have suggested that we take off the limitation on the participation of the federal government and the consortium and the Government of Alberta into the site preparation, and we are looking at that now. We have a paper this afternoon.

Mr. Fulton: So it is possible, then, that the entire funding formula for the elevators themselves could shift. What you are saying is that the federal government could become involved more in terms of some of the surrounding superstructures like rail line and site preparation, and so on.

Mr. Pepin: No, I did not say that. I said that they, the consortium people, were suggesting two changes. The first one is CN penetration—presence—on the site, where they are not present now. This is the responsibility of the consortium itself, to put the tracking system there, as I understand it. Second, the elimination of the ceiling which had been placed on the federal government participation in the site preparation for the

[Traduction]

les voyageurs de l'Ouest canadien et des Maritimes en 1984, mais les trajets n'ont pas encore été arrêtés.

M. Fulton: Ce serait là un trajet idéal.

M. Pepin: On en discutera en temps et lieu. Les suggestions seront les bienvenues.

M. Fulton: Vous savez sans doute que les propriétaires du silo de Prince Rupert ont de sérieuses difficultés financières. Or, les membres du consortium craignent que si le rôle des autorités de l'Alberta venait à dépasser certaines limites, les modalités de livraison de céréales risqueraient d'être modifiées et que le pouvoir de décision risquerait de changer de main. Étant donné la hausse dramatique des prix figurant dans les offres de construction de ces silos, pourriez-vous nous dire si le gouvernement fédéral est disposé à hausser sa participation suffisamment pour apaiser les préoccupations des membres du consortium, de façon à ce que le projet puisse aller de l'avant comme prévu à l'origine.

M. Pepin: Le consortium avait pour sa part proposé trois solutions pour réduire les prix, bien plus élevés que prévu. Il s'agit premièrement de diminuer certaines dépenses superflues, ce qui a déjà permis de réaliser des économies. Deuxièmement, ils ont revu les adjudications avec les soumissionnaires et ont réussi à obtenir certaines réductions de prix. Troisièmement, ils ont essayé d'obtenir une plus grande participation de la part du gouvernement fédéral en obtenant notamment que le CN participe à la construction de la voie ferrée. À l'origine, le CN avait refusé de participer. Il s'agirait d'un montant de \$4 millions. Or étant donné que de réels progrès ont été enregistrés à la Gilson il se peut que les compagnies ferroviaires obtiennent un meilleur prix pour leurs travaux et dans ces conditions, le CN pourrait décider d'y participer. Cette question fait l'objet de discussions actuellement. Par ailleurs, nous sommes en train d'étudier la proposition qui a été faite de relever les plafonds de la participation fédérale, de celles du consortium et du gouvernement de l'Alberta dans les travaux de préparation du site. Un document à ce sujet devrait être prêt cet après-midi.

M. Fulton: La formule de financement de silos pourrait donc être modifiée d'après vous. Le gouvernement fédéral pourrait participer davantage à la construction de la voie ferrée et à la préparation du site.

M. Pepin: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce sont les gens du consortium qui avaient fait les propositions de changements. D'une part, ils proposent que le CN participe à la préparation du site alors qu'en principe c'est le consortium qui est chargé de construire les rails. Ils proposent également de supprimer le plafond fixé à la participation fédérale qui concerne les travaux de préparation du site du futur silo. Ces deux modifica-

[Text]

grain elevator. So, these are two, and the totality of it is of secondary importance, but these are two changes amounting to \$10 million or something like that, that the consortium has suggested to us should be made.

The Chairman: Five minutes, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Associated with the grain elevator, of course, is the Northeast Coal. I have provided you, Mr. Minister, with a copy of a letter that I received from the late Mr. Bandeen's office regarding coal-dust. One of the difficulties, I think, as you aware, Mr. Minister, is that everyone seems to be saying it is not their responsibility. CN wrote me and said it is not their responsibility; I questioned you in a previous meeting, and it is not Transport's responsibility; I have written on several occasions to the coal companies. They are not exactly sure how it has been shifted onto them, I guess, but that certainly now is the position of—

Mr. Pepin: Have you tried, for instance, the Department of the Environment? You have not tried them?

Mr. Fulton: No, no. The reason that I raised it is that CN has now made it very clear that it is the responsibility of the coal companies and it seems passing strange to me. That seems to me to mean that if, let us say, you were shipping cattle from Smithers to Calgary for slaughter, and one of them happened to have some droppings fly out at sixty miles per hour and it hit somebody as the train went by, that the farmer who is shipping the cow could, in fact, be responsible.

Mr. Pepin: He might well be.

Mr. Fulton: That is very possible. What I am wondering is this. It seems ludicrous that the owner of the commodity is now all of a sudden responsible for any kind of pollution that might occur. I wonder if perhaps you could give the committee some clarification on whose responsibility you see it as being.

• 1200

Mr. Pepin: I will beg for a bit of time. You raised this with me yesterday on the floor of the House of Commons. It was not the first time either and I apologize for that. But it seems to me that it is an environmental problem and I had in my mind that there had been an environmental review of the development of Ridley Island in conjunction with the Department of Environment and the Province of British Columbia. I have not been able to produce for you these documents yet, but I will be working at it.

Mr. Fulton: But does it make sense to you that the owner of the commodity... For example, the coal is dug out of the ground, they load it into cars they do not own; it is moved on the BCR and on CN, which they do not own; it is taken out to Ridley Island, which they have a vested interest in, to be shipped to Japan. It seems strange to me that the pollution that it will create as it goes through various small communities, or where it drops off on agricultural land, or whatever, that they were all of a sudden responsible.

Mr. Pepin: We were talking about two different things possibly. I was talking about protection of the environment in

[Translation]

tions proposées par le consortium reviendraient à \$10 millions environ.

Le président: Il vous reste cinq minutes monsieur Fulton.

M. Fulton: Il y a encore la question du charbon du Nord-Est. Je vous ai remis une copie de la lettre de feu M. Bandeen concernant la poussière de charbon. Or chacun essaie de se laver les mains de ce problème. Le CN m'a adressé une lettre pour me dire que cela ne les concernait pas. Je vous avais posé une question à ce sujet lors d'une précédente réunion et vous m'aviez répondu que cela ne relevait pas du ministère des Transports. J'ai adressé plusieurs lettres aux charbonnages eux-mêmes qui sont maintenant accusés de tous les maux.

M. Pepin: Vous êtes-vous adressé au ministère de l'Environnement?

M. Fulton: Non. D'après le CN, ce sont les charbonnages qui doivent régler ces problèmes, ce qui me paraît plutôt étrange. Par analogie, si une personne était frappée par des crottes de bétail transporté à 60 milles à l'heure de Smithers aux abattoirs de Calgary, c'est le propriétaire du bétail qui serait tenu pour responsable.

M. Pepin: C'est possible.

M. Fulton: Je trouve ridicule que ce soit les propriétaires du produit qui soient tenus pour responsables d'une pollution éventuelle. D'après vous, qui devrait être responsable en l'occurrence?

M. Pepin: Il faudra m'accorder encore un peu de temps. Vous m'avez déjà posé la question hier à la Chambre des communes; ce n'était déjà pas la première fois et je m'excuse de ce retard. Comme il s'agit d'un problème d'environnement, je tenais à consulter le rapport consacré à l'étude environnementale afférent à la mise en valeur de l'île de Ridley effectuée conjointement par le ministère de l'Environnement et la province de la Colombie-Britannique. Je n'ai toujours pas réussi à obtenir ces documents.

M. Fulton: Vous trouvez normal que le propriétaire soit responsable... Le charbon est extrait de la mine et chargé à bord des wagons de chemin de fer qui appartiennent non pas aux charbonnages mais à la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique et au CN. Le charbon est ensuite transporté jusqu'à l'île de Ridley d'où il est expédié au Japon. Je ne vois pas pourquoi la pollution ainsi créée dans les petites agglomérations longeant le parcours des trains ou dans les terres agricoles deviendrait la responsabilité des charbonnages.

M. Pepin: Je crois que nous parlons de deux choses différentes. Moi, je pensais plus particulièrement à la protection de

[Texte]

the port and generally speaking, in cases that I am aware of, there is always an environmental review. This is in principle done by the federal and the provincial departments of environment and I assume, and I have been told somewhere in the past, that there was such an environmental review made for Ridley Island. I remember a number of people commenting on that. That is what I am trying to—

Mr. Fulton: There has been a—

Mr. Pepin: But you seem to want to talk also about environmental dangers created by the transportation of coal on the tracks themselves from Prince George to Prince Rupert. That is another problem and I am totally unfamiliar with it, so I beg for a bit of time before providing you with information on that subject.

Mr. Fulton: Okay. The reason that I raise it is that the coal companies have opted for latex sealant, which according to your own government studies, is the worst of all possible options; that in fact asphalt or oil or other kinds of coverings are better for dust control, which would mean that the Ridley Island site would have to be changed; that in fact there would have to be a solid base with silo sides put on it so that the asphalt or the oil or other contaminants would not go out into the harbour, and to not be looking at it until after the site has developed may create downstream problems.

My last question, Mr. Chairman—

Mr. Pepin: But as you know, for example in a similar case, the protection of the environment in the development of the Beavertail Tunnel is one in which the responsibility is assumed by the federal Department of Environment, so I would think that it would be the same situation in the case that you referred to. But again, I will try to get you—

Mr. Fulton: I will check with Mr. Roberts to see if he is interested in taking it on.

My last question is in relation to search and rescue, whether or not there are any developments either on the marine side on the north coast . . . I recognize that the *Jeannie B.* has been refitted and it is now in operation on the north coast and that the *Jeannie B.* is there. Are there any plans for other SAR vessels or for the movement of a search and rescue helicopter to be placed somewhere on the north coast, as Mr. Skelly recommended a couple of years ago?

Mr. Pepin: Mr. Quail, do you want to take this one?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. R.A. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you, Mr. Chairman. At the moment you are quite correct that the *Darby* went into service in February and—

Mr. Pepin: Yes, my wife was there.

Mr. Quail: That is correct, and that is the major addition to the west coast SAR. At the moment, the only matter that we have in the estimates in that particular area, Mr. Fulton, is a lifeboat due to be started for completion in late 1982 or early

[Traduction]

l'environnement dans le port même. Or dans la plupart des cas, les autorités fédérales et provinciales effectuent conjointement une étude environnementale. Or je crois me souvenir qu'une étude de ce genre avait justement été effectuée pour l'île de Ridley.

M. Fulton: Il y a eu . . .

M. Pepin: Or vous semblez faire allusion à la pollution due au transport de charbon par chemin de fer entre Prince George et Prince Rupert. Comme je ne suis pas du tout au courant de cet aspect de la question, il me faut un peu de temps pour réunir les renseignements afférents.

M. Fulton: Parfait. Si j'ai soulevé la question, c'est parce que les charbonnages ont décidé d'utiliser des joints d'obturation au latex, lesquels d'après les études faites par le gouvernement sont très mal adaptés à cet usage. Il paraît en effet que pour réduire l'émission de poussière, il est préférable d'utiliser de l'asphalte ou du pétrole, ce qui voudrait dire que le site de l'île de Ridley devrait être modifié. Il faudrait sans doute prévoir des fondations et des espèces de silos de façon à ce que l'asphalte ou le pétrole utilisé n'aille pas contaminer l'eau du port. Si cette question n'est pas prise en compte d'ores et déjà, on risque de se retrouver avec de graves problèmes plus tard.

Une dernière question, monsieur le président . . .

M. Pepin: La protection de l'environnement dans la construction du tunnel de Beavertail relève du ministère fédéral de l'Environnement. Je présume que le ministère serait également responsable pour le cas que vous venez de citer.

M. Fulton: Je vais poser la question à M. Roberts.

Je voudrais enfin vous poser une question concernant les activités de sauvetage et notamment concernant les dernières innovations introduites au large des côtes du Nord. Je sais que le bateau «*Jeannie B.*» a été remis en état et qu'il est maintenant en service au large de la côte Nord. Comptez-vous affecter d'autres bateaux et hélicoptères pour les opérations de sauvetage au large de la côte Nord ainsi que M. Skelly l'avait recommandé il y a deux ans?

M. Pepin: Je demanderais à M. Quail de vous répondre.

Le président: Monsieur Quail.

M. R.A. Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne): Merci, monsieur le président. Le «*Darby*» a été mis en service en février.

M. Pepin: Je sais, ma femme y a assisté.

M. Quail: C'est le dernier principal nouveau venu de nos bateaux de sauvetage pour la côte ouest. Le seul poste figurant aux prévisions pour cette région concerne un bateau de sauvetage dont la construction devrait être terminée fin 1982, début

[Text]

1983, for deployment up in the Bella Bella area. That is what we have in the plan at this particular time. We have no funds or, at the moment, any plans dealing with Canadian Coast Guard helicopters for that area, other than what is already there.

Mr. Fulton: On that—

The Chairman: Sorry. That is your time, Mr. Fulton. Thank you.

We are going to have to try to keep moving here because other members have indicated their desire to intervene too.

I want to turn now, however, to the Ninth Report of the subcommittee, which you have before you, in which you will see the proposal to hold this meeting today plus three additional meetings on April 27, May 4 and May 11, which will deal individually with air transport, marine transport and surface transport, in that order.

Before we discuss it, I will need a mover to come—

• 1205

Mr. Bockstael: I move.

The Chairman: —to concur in the report moved by Mr. Bockstael, seconded by Mr. Nowlan. Is there any discussion on the report? Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, we received some disturbing information that the requests that were put in by the Canadian Air Traffic Control Association and the Canadian Union of Public and Technical Employees were not accepted by the committee.

Just as an individual member of this committee, the problem that we have here is that we do receive testimony from simply the government officials on those estimates and what, I think, is needed by the committee is to have opportunities to have other groups present to make outside comments on the appropriateness of those expenditures and programs. I think, Mr. Chairman, that it is extremely important—because of the very delicate or aggravated nature of the relationship between the government and the air traffic controllers at this point in time, and because of the questions that have arisen on the Dubin Commission—that we, as members of the committee, should have an opportunity for access to some of the outside groups who, I think, could make a substantial contribution to our understanding of how these programs and expenditures are going to affect air transportation at this point.

So, maybe what I would like to move is that the Chair invite these two groups to attend, and that if there is not sufficient time that we add that the committee recommend to the steering committee to add another meeting in which they could—

The Chairman: I cannot deal with two motions at the same time, Mr. Skelly. We have one.

Mr. Skelly: It is an amendment.

[Translation]

1983; il sera utilisé dans la région de Bella Bella. Aucun crédit n'a été prévu actuellement pour doter la Garde côtière canadienne de la région de nouveaux hélicoptères.

M. Fulton: Alors...

Le président: Votre temps est épuisé, monsieur Fulton. Merci.

Il faudrait faire un petit effort pour que tout le monde puisse participer à la discussion.

Un mot au sujet du neuvième rapport du Sous-comité qui fait état de la présente réunion ainsi que de trois réunions supplémentaires qui se tiendraient le 27 avril ainsi que les 4 et 11 mai. Au cours de ces réunions, on traitera dans l'ordre du transport aérien, du transport maritime et du transport terrestre.

Avant d'en discuter, il faudrait que quelqu'un propose...

M. Bockstael: J'en fais la proposition.

Le président: ...d'approuver le rapport proposé par M. Bockstael, appuyé par M. Nowlan. Y a-t-il discussion au sujet du rapport?

M. Skelly: Monsieur le président, nous avons su, ce qui est assez gênant, que le Comité n'a pas accepté les demandes de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien et du Syndicat canadien des employés professionnels et techniques.

En tant que membre de ce Comité, notre problème tient au fait que nous recevons des témoignages de fonctionnaires à propos de ces prévisions budgétaires, et j'estime que le Comité devrait avoir la possibilité d'entendre d'autres groupes présenter des remarques sur le bien fondé de ces dépenses et de ces programmes. Monsieur le président, étant donné les rapports tendus et fort compliqués entre le gouvernement et les contrôleurs du trafic aérien, pour le moment, et étant donné que des questions se sont posées au sujet de la Commission Dubin, il me paraît extrêmement important qu'en tant que membre du comité, nous ayons la possibilité d'entendre des groupes extérieurs qui pourraient beaucoup nous aider à comprendre comment ces programmes et dépenses risquent d'affecter le transport aérien.

Je voudrais donc proposer que le président invite ces deux groupes à témoigner, et si le temps ne suffit pas, que nous demandions au comité qu'il recommande au comité direction d'ajouter une autre réunion à laquelle...

Le président: Monsieur Skelly je ne peux pas m'occuper de deux motions à la fois. Nous en avons déjà une.

M. Skelly: Il s'agit d'une modification.

[Texte]

The Chairman: An amendment amending the motion that Mr. Bockstael just moved to concur. My recollection of the discussion at the sub-committee was that because of the rather tight timeframe we have in which to consider the estimates, that members of the sub-committee felt that we should proceed immediately with those estimates and that at a later date, we could reconsider the requests of those groups who wish to appear before us.

Obviously, we cannot always accommodate everyone who wishes to appear before us, but I will leave . . . I am simply offering that as the rationale. If any other members of the sub-committee wish to comment on Mr. Skelly's intervention, please feel free to do so. Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: Well, just on the general motion, let alone the amendment, certainly if there is an opportunity it would be interesting to hear these two groups; one of them in very particular.

May 11 is as far as this steering committee report goes—

The Chairman: That is correct.

Mr. Nowlan: —and the estimates are . . . Is there a thought to have the steering committee meet again?

The Chairman: Oh, absolutely.

Mr. Nowlan: We could then, before May 31, which is the cut-off date for the estimates, consider any suggestion for further witnesses.

The Chairman: We had two other meetings planned, Mr. Nowlan, previous to this.

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: Both had to be cancelled for reasons of which you are aware—

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: —I believe, having to do with conflicts in members' schedules. Therefore, the subcommittee felt it was important that we have at least one general meeting on the administration program, that we have one meeting on each of the three administrations within the ministry, then we could plan further meetings after that.

Mr. Nowlan: So we have the time for further meetings and also there is the intent, as I recollect, to have the minister back at some stage. On the steering committee report, on this Ninth Report, the only physical appearance of the minister on this report is really today.

The Chairman: Well, again, we felt that we would discuss that at a later steering committee meeting when we had a better idea. We just did not want to plan a month and a half or two months in advance.

Mr. Nowlan: Okay.

I move the adoption of the Ninth Report and I certainly move it on the basis that there will be a further discussion,

[Traduction]

Le président: Une modification de la motion que M. Bockstael vient de proposer d'adopter. Si mes souvenirs sont exacts, au sous-comité il y avait eu des discussions car étant donné le manque de temps dont nous disposions pour étudier les prévisions budgétaires, les membres du Comité estimaient qu'il fallait étudier immédiatement les prévisions, pour envisager plus tard les demandes des groupes qui souhaitent comparaître devant nous.

De toute évidence, nous ne pouvons pas donner suite aux demandes de tous ceux qui voudraient témoigner ici, mais je laisserai . . . je ne fais que vous proposer une justification. Si les autres membres du sous-comité souhaitent faire des commentaires sur l'intervention de M. Skelly, je leur demande de bien vouloir le faire. Monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Au sujet de la motion générale, à l'exception de la modification, il serait évidemment intéressant d'entendre ces deux groupes, s'il est possible de le faire; l'un deux est assez spécial.

Le rapport de ce comité directeur va jusqu'au 11 mai . . .

Le président: C'est exact.

M. Nowlan: . . . et les prévisions budgétaires sont . . . est-il question que le comité directeur se réunisse à nouveau?

Le président: Oh oui, absolument.

M. Nowlan: Nous pourrions alors, avant le 31 mai, qui est la date limite pour l'étude des prévisions budgétaires, envisager toutes propositions concernant de nouveaux témoins.

Le président: Monsieur Nowlan, avant cela, nous avons deux autres réunions de prévues.

M. Nowlan: Oui.

Le président: Les deux ont dû être annulées pour les raisons que vous connaissez . . .

M. Nowlan: Oui.

Le président: . . . sans doute, à propos de conflits d'emploi du temps des députés. Par conséquent, le sous-comité a estimé important de tenir au moins une réunion générale sur le programme administratif, une réunion sur chacune des trois administrations du ministère et nous pourrions ensuite planifier d'autres réunions.

M. Nowlan: Nous avons donc le temps d'organiser d'autres réunions et si mes souvenirs sont exacts, il est aussi question de reconvoquer le ministre par la suite. En ce qui concerne le rapport du comité directeur, le neuvième rapport, la seule comparution effective du ministre à ce sujet à lieu aujourd'hui.

Le président: Oui, encore une fois nous avons pensé discuter de cela lors d'une réunion ultérieure du comité directeur lorsque les choses seront plus claires. Nous n'avons pas voulu planifier une réunion un mois et demi ou deux mois à l'avance.

M. Nowlan: C'est bien.

Je propose l'adoption du neuvième rapport, en espérant qu'il y aura de plus amples discussions, faisant participer au moins

[Text]

hopefully involving at least those two groups—one of them, anyway—in a physical appearance before this committee.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think the whole issue arises out of the Dubin report, and in answer to questions from Mr. Fulton, the minister certainly indicated an openness. So I think we should pursue right after this meeting with the minister to see what he basically wants to do with referring, or not, the Dubin report to the committee, and then take appropriate action at the steering committee. I think at this time it might be premature.

• 1210

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I think from the feeling of the committee here there is a preparation to reconsider the letters of interest from the outside groups and maybe look to creating a meeting for them to attend. So I think just to facilitate it, I would withdraw my amendment, if I could.

The Chairman: Okay. I will give you the undertaking that it will be brought up at the next steering committee meeting, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thanks, Mr. Chairman.

The Chairman: I have not read it officially in any case, so it does not exist. We simply have the motion.

Motion agreed to.

The Chairman: Our next intervener is Mr. Scott.

Ten minutes, Mr. Scott, on this round.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you very much, Mr. Chairman. My intervention—

The Chairman: Before you start, may I just ask the minister if he is prepared to stay a bit beyond 12.30 p.m.?

Mr. Pepin: Yes, sir.

The Chairman: Thank you.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Mr. Chairman, my intervention is basically a point of order, which will be brief, and then I hope to bootleg a couple of quick questions in. I will as usual—

The Chairman: I might say I am not aware of any law having been passed to make bootlegging legal, and we will have to stay within the law.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I will stay within the 10 minutes, Mr. Chairman.

An hon. Member: I know a lot of people who have made money off it.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I will treat this minister with the usual deference. He happens to be my very own member of Parliament, where I live in Ottawa. The Department of Transport and its policies are something else again.

[Translation]

ces deux groupes, l'un deux en tous les cas, qui comparaitront devant ce comité.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Toute la question découle du rapport Dubin, et en réponse aux questions de M. Fulton, le ministre a fait preuve d'une grande franchise. Par conséquent, je pense que nous devrions nous entretenir avec le ministre après cette réunion, pour savoir s'il tient ou non à envoyer le rapport Dubin au Comité, et pour prendre ensuite les mesures appropriées au comité directeur. Mais cela peut être encore prématuré.

M. Skelly: Monsieur le président, le Comité semble vouloir réexaminer les lettres des groupes extérieurs, et il envisage peut-être de convoquer une réunion à laquelle ils pourront assister. Par conséquent, pour faciliter les choses, je retirerais mon amendement, si cela était possible.

Le président: Très bien. Je vous promets que vous pourrez le représenter lors de la prochaine réunion du comité directeur, monsieur Skelly.

M. Skelly: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: De toute façon, je ne l'ai pas lu officiellement, et par conséquent il n'existe pas. Nous avons donc simplement la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Notre prochain intervenant est M. Scott.

Monsieur Scott, dix minutes cette fois-ci.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci beaucoup, monsieur le président. Mon intervention . . .

Le président: Avant que vous ne commenciez, je pourrais peut-être demander au ministre s'il veut bien que nous prolongions quelque peu la séance au-delà de 12h30?

M. Pepin: Oui, monsieur.

Le président: Je vous remercie.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Monsieur le président, mon intervention est essentiellement un rappel au Règlement, qui sera bref et j'espère faire passer aussi de questions rapides. Comme d'habitude . . .

Le président: La contrebande est toujours illégale, et nous devons rester dans la légalité.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je m'en tiendrai à mes dix minutes, monsieur le président.

Une voix: Je connais beaucoup de gens à qui la clandestinité a rapporté beaucoup d'argent.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je vais accorder au ministre tout le respect qui lui est dû; il est mon député, dans la circonscription d'Ottawa où je réside, ce qui n'a rien à voir avec le ministère des Transports et ses politiques.

[Texte]

As you advised me, Mr. Chairman, this standing committee's investigation of the main estimates and the minister's appearance here give me the first opportunity to raise a point of order which in my view goes to the heart of the committee system of this House of Commons. My grievance directly concerns statements made by the minister in the House of Commons relating to the work of this committee. It is my view that Transport Canada as a department stands in contempt of this committee, and because this committee is an extension of Parliament, the department may very well have offended the traditions of Parliament as well.

Let me state very briefly my point of order on behalf of all members of this committee. At my request, last September 24, 1981 this standing committee visited Mount Hope to hear the views of those residents who would be drastically affected by the expansion of Hamilton Civic Airport. The issue of expanding the airport itself was not in question. The concern was the dramatic change in life-styles and property values that would result from this expansion.

In its Seventh Report, tabled in the House of Commons on December 15, 1981, there appears the following comment and recommendation—a unanimous recommendation—by members of this committee, who heard the impassioned pleas of the people of Mount Hope and area. It appears on page 39:11, paragraph 28: "Compensation for Transportation Projects". I will read it very quickly.

The issue of federal compensation for people who are adversely affected by airport construction, expansion, or for that matter, by any transportation project, was brought before the Committee. This issue was raised at Mount Hope, Ontario, where the witnesses voiced their concerns over the proposed expansion of Hamilton Civic Airport. Specifically, they believe that residents located close to the perimeter of the airport should be eligible for compensation for the adverse effects of increased aircraft noise and for safety concerns that will arise from this expansion; at present this is not being done. They want the Government to develop a policy to compensate individuals who are adversely affected by any federal transportation project. The witnesses recommended that this compensation could take the form of expropriation of individual's land at fair market value, or monetary compensation to allow people to upgrade their homes to buffer noise, or to deal with other deleterious effects of transport projects.

The recommendation of this committee, unanimously, Mr. Chairman, was:

Your committee submits the following recommendation for the government's consideration:

—and section (g) reads:

In response to the residents of Mount Hope and recognizing the overall problems associated with transport projects, the Government develop a broader policy of providing adequate

[Traduction]

Monsieur le président, vous m'avez dit que l'enquête de ce Comité permanent sur le budget principal ainsi que la comparution du ministre parmi nous m'ont donné la première possibilité d'invoquer le Règlement pour une question qui, selon moi, concerne directement le système des comités de cette Chambre des communes. Je déplore les remarques faites par le ministre, à la Chambre des communes, au sujet des travaux de ce Comité. J'estime qu'en tant que ministère, Transports Canada a outragé l'autorité de ce Comité, Comité qui constitue une extension du Parlement, de sorte que le ministère pourrait aussi bien avoir bafoué les usages du Parlement.

Je voudrais brièvement développer mon rappel au Règlement, au nom de tous les membres du présent Comité. Sur ma demande, le 24 septembre 1981, ce Comité permanent s'est rendu à Mount Hope pour entendre le point de vue des résidents qui seraient considérablement touchés par l'agrandissement de l'aéroport municipal de Hamilton. La question ne portait pas en soi sur l'élargissement des locaux, mais plutôt sur la modification totale de la qualité de la vie ainsi que de la valeur des biens fonciers qui en découleraient.

Dans son septième rapport déposé à la Chambre des communes le 15 décembre 1981, les membres du présent Comité, ayant entendu et commenté la pressante requête des résidents de Mount Hope et de la région avaient proposé et adopté à l'unanimité la recommandation suivante. Je voudrais citer la page 39:11, et le paragraphe 28: «Indemnisation concernant les projets de transport». Je vais en donner une lecture très rapide.

Indemnisation concernant les projets de transport—Le Comité a été saisi du problème de l'indemnisation par le gouvernement, des personnes touchées par la construction ou l'agrandissement des aéroports ou, en l'occurrence, par n'importe quel projet de transport. On a abordé ce problème à Mount Hope (Ontario), où les témoins ont exprimé leurs inquiétudes face au projet d'agrandissement de l'aéroport municipal de Hamilton. Plus précisément, ils estiment que les résidents qui demeurent aux abords de l'aéroport devraient être indemnisés du tort causé par l'augmentation du bruit et des risques dus à cet agrandissement; rien n'est prévu pour le moment. Les intéressés veulent que le gouvernement formule une politique visant à indemniser les personnes touchées par les projets de transport nationaux. Il pourrait s'agir, comme l'ont recommandé certains témoins, d'une expropriation des terres des particuliers à leur juste valeur marchande, ou d'une indemnisation en argent permettant aux gens d'améliorer leur maison pour amortir le bruit ou corriger tout autre effet néfaste des projets de transport.

La recommandation unanime du présent Comité, monsieur le président, est la suivante:

Votre Comité soumet les recommandations suivantes à l'attention du gouvernement:

... et je cite le paragraphe (g):

En réponse aux demandes de la population de Mount Hope, et compte tenu des problèmes généraux liés aux projets de transport, que le gouvernement élabore une politique plus

[Text]

compensation to the people adversely affected by noise and air pollution and safety concerns caused by the construction of new airports or unanticipated airport expansions.

And that gets to the heart of our concerns. What this committee has recommended in effect is that Transport Canada change its policy on unique situations such as Mount Hope. But, Mr. Chairman, and this gets to my point of order, we were astounded to hear the response of the Minister of Transport in answer to a question that I asked him in the House of Commons. On page 11025 of *Hansard* the minister says:

This is a policy which has been reviewed a number of times, that is, of no compensation for noise. I repeat that the noise factor in this instance is not of a considerable nature.

If I may just interject, Mr. Minister, it was your predecessor, Mr. Lang, who identified the homes in the 30 to 35 NEF, the noise emission factor, as a danger zone.

• 1215

I carry on with your quote:

If the department does not have a policy of compensation for the effects of noise, it is simply because of the consequences of creating a precedent. We would obviously have to revise our position for every airport in Canada. This is a position which we cannot sustain, unfortunately. I regret that.

I am quoting you directly, Mr. Minister. Clearly, Mr. Chairman, this was a case of a minister, and I am not in this case suggesting that it was a personal decision of the Minister of Transport before us, or a department making up their minds before this standing committee even had a chance to deliberate a unanimous recommendation that some form of compensation be considered by the Government of Canada for those residents who are uniquely and directly affected by airport noise and other forms of pollution regarding expansion.

I find this an undermining of this committee's operations, Mr. Chairman, and indeed I hope that Transport Canada's cavalier dismissal of a unanimous recommendation of our committee before we have even had a chance to discuss our own findings is not symptomatic of the way this government treats all committee operations. I feel that suggestions by members of Parliament, who take the time and the trouble and taxpayers' expense to travel to various parts of Canada, such as Mount Hope, should not be shot down in advance of any meaningful examinations of our recommendations which, I repeat, in the case of Mount Hope, were unanimous on the part of all three parties here in this House of Commons.

So I will leave my point of order at that, Mr. Chairman, but I hope, Mr. Minister, that you can satisfactorily explain why

[Translation]

globale visant à indemniser équitablement les gens touchés par le bruit, la pollution de l'air et les problèmes de sécurité occasionnés par la construction de nouveaux aéroports ou l'expansion imprévue des aéroports existants.

Et cela nous mène au coeur de nos préoccupations. Ce que le présent Comité a recommandé était que Transports Canada modifie cette politique dans des situations exceptionnelles comme celle de Mount Hope. Mais, monsieur le président, et cela me ramène à mon rappel au Règlement, nous avons été étonnés d'entendre la réponse du ministre des Transports à la question que je lui avais posée à la Chambre des communes. A la page 11,025 du *Hansard*, le ministre dit ceci:

Cette politique a été revue à plusieurs reprises soit de ne pas accorder d'indemnisation pour le bruit. Je répète que le bruit ne constitue pas un problème grave en l'occurrence.

Permettez-moi de m'interrompre, monsieur le ministre; c'était votre prédécesseur, M. Lang, qui avait déclaré que les maisons se situant dans une zone d'émission de bruits chiffrés entre 30 et 35 NEF se trouvaient dans une région dangereuse.

Je reprends la citation:

Si le ministère n'offre pas d'indemnisation pour les effets du bruit, c'est simplement parce qu'il ne veut pas créer de précédent. De toute évidence, nous devrions revoir notre position pour tous les aéroports du Canada, et cela, nous ne pouvons pas nous le permettre. C'est malheureux et je le regrette.

Je vous cite directement, monsieur le ministre. Monsieur le président, dans le cas qui nous intéresse, un ministre, et je ne dis pas par là que c'est une décision personnelle du ministre des Transports qui comparaît maintenant devant nous, ou un ministère, a pris une décision avant que ce comité permanent ait eu la possibilité d'examiner une recommandation unanime selon laquelle le gouvernement du Canada devrait envisager une certaine forme d'indemnité des résidents qui sont de façon particulière et directe touchés par le bruit de l'aéroport ainsi que par d'autres formes de pollution associées à l'expansion de ce dernier.

J'estime, monsieur le président, que cela compromet les activités du présent comité, et j'espère fort que la façon très cavalière dont Transports Canada a ignoré une recommandation unanime de notre Comité, avant que nous n'ayons eu la possibilité de discuter de nos propres conclusions n'est pas symptématique de la façon dont ce gouvernement traite les activités de tous les comités. J'estime que les recommandations des députés, qui prennent le temps, et se donnent la peine de voyager aux frais des contribuables dans diverses régions du Canada, comme à Mount Hope, ces recommandations, dis-je, ne devraient pas être rejetées avant d'être examinées de très près, puisque dans le cas qui nous intéresse, celui de Mount Hope, les trois partis de la Chambre des communes étaient unanimes.

Je laisserai donc là mon rappel au Règlement, monsieur le président, mais j'espère, monsieur le ministre, que vous pouvez

[Texte]

you and your officials are not in contempt of this committee, and indeed of Parliament itself by prejudging a matter of such great concern to the residents affected by Hamilton's airport expansion. Could you say, Mr. Minister, whether there will be any reconsideration of Transport Canada's policy of no compensation?

The Chairman: Before I attempt any ruling, I will obviously give the minister an opportunity to respond to Mr. Scott.

Mr. Pepin: Well, I will respond on substance, but it seems to me *en passant* that the recommendation of the committee was, and I quote:

For the consideration of the government.

So it was not an order. The reports of the committee do not have the value of law, so consequently, I can only repeat what I said at the time, which is essentially two parts.

The first one is that the Aeronautics Act only permits expropriation of land required for the airport itself, and aeronautical facilities around it. That is what is in the Aeronautics Act, and Mr. McLeish will correct me, if he wants to bring in his lawyer, I do not know, but that is the first point. So the Aeronautics Act does not permit us to expropriate other than the land needed for the airport itself, and the facilities around it. This is why Mirabel was such a wide territory.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): May I just point out, Mr. Minister, that one of the reasons I bring this issue before you and the committee at this time is that we specifically asked for reconsideration of the government's policy.

We are asking for consideration of those people who are drastically affected by the invasion of an airport onto their territory. Generations of homeowners—

Mr. Pepin: That is where my second point comes in. I have dealt with expropriation.

• 1220

Now on the subject of compensation, I have said and you quoted me well that we were afraid of creating a precedent. That is whenever an airport is extended at the request of members of Parliament and population and what not, if the government then had to proceed to compensate everybody who lived around that airport, the cost would be so fabulous that you would not extend airports anymore. So that was a rather down-to-earth remark that I made at the time. This is why the government, the Department of Transport, encourages municipalities to zone around airports.

The famous question of Chatham and the Chatham silo is a good illustration of that. When the department provided some money for Chatham, they said, for God's sake, zone around. And they did. That is why, now you have the necessity of

[Traduction]

me convaincre que vous-même ainsi que vos fonctionnaires n'avez pas fait outrage à ce Comité, voire au Parlement en préjugant d'une question qui préoccupe énormément les résidents touchés par l'agrandissement de l'aéroport de Hamilton. Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, si Transports Canada envisage de revoir sa politique de non indemnisation?

Le président: Avant de prendre une décision, je voudrais évidemment donner au ministre la possibilité de répondre à M. Scott.

M. Pepin: Je vais répondre, mais il me semble, en passant, que la recommandation du Comité était soumise, et je cite:

À l'attention du gouvernement.

Il ne s'agissait donc pas d'un ordre. Les rapports du comité n'ont pas valeur de loi, et par conséquent, je ne peux que répéter ce que j'avais dit à l'époque, qui comprend essentiellement deux points.

Le premier est que la Loi sur l'aéronautique autorise uniquement l'expropriation de terres requises pour l'aéroport et les installations aéronautiques autour de ce dernier. C'est ce que dit la Loi sur l'aéronautique, et M. McLeish me corrigera s'il souhaite convoquer son avocat, je ne sais pas mais c'était le premier point. Par conséquent, la Loi sur l'aéronautique ne nous permet pas d'exproprier des terres autres que celles qui sont exigées pour l'aéroport et les installations qui l'entourent. C'est pourquoi Mirabel est situé sur un territoire aussi vaste.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Monsieur le ministre, permettez-moi de souligner que l'une des raisons pour lesquelles j'ai soulevé cette question devant vous et devant le Comité c'est que nous avons justement demandé que le gouvernement revoit sa politique.

Nous demandons que l'on tienne compte de la situation des résidents qui sont considérablement affectés par l'implantation d'un aéroport, dans leur voisinage. Des générations de propriétaires de maisons...

M. Pepin: C'est là qu'intervient mon deuxième point. J'ai traité de l'expropriation.

Pour ce qui est maintenant des indemnités, vous avez correctement cité mes propos selon lesquels nous avons tous peur de créer un précédent. Cela veut dire que chaque fois qu'on agrandit un aéroport, à la demande des députés de la population et cetera, si le gouvernement devait indemniser tous ceux qui habitent près des installations, les coûts seraient tellement faramineux, qu'on ne pourrait plus jamais rien faire. C'est donc une observation plutôt terre à terre que j'ai alors faite. C'est pour cette raison que le gouvernement, par le truchement du ministère des Transports, encourage les municipalités à établir le zonage dans la région qui entoure les aéroports.

La question bien connue de Chatham et du silo de Chatham en est une bonne illustration. En effet, lorsque le ministère a accordé certaines sommes à cette municipalité, il l'a instamment priée de s'occuper du zonage de la région environnante.

[Text]

expropriating. You will recall that this was done by the municipality.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): All right. With respect, Mr. Minister, and I have just one question, but I just want to follow up on the minister. Can you explain to the people of Ancaster, for example, the Mayor of Ancaster, how they rezone retroactively? How can you have an airport which has rammed the runway up the laneways and the backyards of people who have lived there for generations? How in the name of heaven does the government consider municipalities responsible for rezoning retroactively for homes that have been there since before Confederation? That is the comment that I would have.

I would have one extra question, Mr. Chairman, but I would ask the Minister just to comment on that, and then I have one last question.

Mr. Pepin: Mr. McLeish do you have something to say on that?

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It is a unique situation, Mr. McLeish.

Mr. Pepin: That is why you zone in anticipation; in order not to compensate, retroactively.

The Chairman: Mr. McLeish. I will allow Mr. McLeish to answer and then I am going to make a ruling on the point of order. Then I am going on to the next questioner.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I think that the government recognizes the concerns about the adverse impact on residents located in close proximity to new runways or expanding airports.

Amendments have been proposed to the Aeronautics Act for a number of years. They proposed them when the Honourable Otto Lang was Minister, and we were not successful in having the act amended at that time. It was intended that the act be amended to set down the conditions for injurious affection. It related to the expansion of airports. If the amendments could be adopted by Parliament, then Transport Canada would be in a position to come up with the type of policy that you are asking for.

At the present time, I do not see how it would be possible with the act restricting us to injurious affection for height. Anybody that requires compensation for height zoning around an airport with respect to noise—as you indicated, we talked about the NEF contours and the severity of them, and it was intended primarily for new residences going in to areas where an airport was built and which was zoned. And under those conditions we laid down guidelines with Central Mortgage and Housing and other lenders where they would be encouraged to assist the builders with appropriate mortgage easement and so on, for additional soundproofing structure that had to go into

[Translation]

Ce qui fut fait. C'est pour cela que, maintenant, il est nécessaire d'exproprier. Vous vous souviendrez que c'est d'ailleurs la municipalité qui a fait cela.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): C'est bien. Monsieur le ministre, je n'ai qu'une question à poser, mais j'aimerais poursuivre sur ce que je viens d'entendre. Pouvez-vous dire à la population d'Ancaster et au maire d'Ancaster comment on s'y prend pour modifier le zonage rétroactivement? Comment peut-on établir un aéroport dont la piste jouxte les entrées de cour et les cours des gens qui habitent là depuis des générations? Au nom du ciel, comment le gouvernement peut-il considérer les municipalités responsables d'un nouveau zonage rétroactif dans le cas de demeures dont l'existence est antérieure à la Confédération? C'est ce que j'ai à dire là-dessus.

J'ai une autre question, monsieur le président, mais j'aimerais que le ministre réponde d'abord à ma remarque.

M. Pepin: Monsieur McLeish, avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Il s'agit d'une situation unique, monsieur McLeish.

M. Pepin: C'est pour cela qu'on prévoit d'avance le zonage afin de ne pas devoir indemniser rétroactivement.

Le président: Monsieur McLeish. Je vais permettre à M. McLeish de répondre puis j'interviendrai au sujet du rappel au Règlement. Ensuite, je vais accorder la parole au prochain sur la liste.

M. W.M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, à mon avis, le gouvernement actuel tient compte des préoccupations des citoyens au sujet des répercussions négatives du fait qu'ils habitent tout près des nouvelles pistes ou d'aéroports agrandis.

Cela fait déjà quelques années qu'on propose que la Loi sur l'aéronautique soit modifiée. Des amendements ont été soumis sous le mandat de l'honorable Otto Lang, et nous n'avons pas alors réussi à les faire adopter. On demandait que la loi soit modifiée de telle sorte qu'elle précise les conditions dans lesquelles on reconnaîtrait que des torts ont été causés. La proposition portait aussi sur l'agrandissement des aéroports, et s'ils pouvaient maintenant être adoptés par le Parlement, alors Transport Canada serait en mesure de se doter du genre de politique que vous demandez.

À l'heure actuelle, je ne vois pas comment il sera possible de le faire puisque la loi nous limite aux torts causés par le non respect des limites d'altitude. En effet, quiconque demande une indemnité parce qu'il habite dans la région avoisinant un aéroport, doit le faire pour des raisons de non respect d'altitude, à cause du problème du bruit. Comme vous l'avez indiqué, nous avons parlé de la sévérité des courbes d'ambiance sonore prévue (NEF), qui ont été conçues principalement pour tenir compte des nouvelles maisons à construire dans les régions entourant un aéroport et ayant fait l'objet d'un zonage. Compte tenu de ces conditions, nous avons établi des lignes

[Texte]

the residences, depending on the noise contour within which the buildings were being—

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Understood. But you have no policy—

The Chairman: I am sorry, Mr. Scott. Order, please.

Look, I have three other members who want to ask questions. The minister has agreed to stay on beyond 12.30 p.m. I think we have to be fair to him. I am going to rule on your point of order. I am going to recognize Mr. Corbin, Mr. Siddon, and Mr. Skelly in that order. If there is time available, I will recognize you on the second round, sir.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, Mr. Chairman.

• 1225

The Chairman: I simply must, in ruling on your point of order, reiterate that the committee did make a recommendation asking for reconsideration and for additional compensation. That recommendation came about, as you have rightly said, as a result of our meeting with the people of that area who expressed great concern and whose concern, I think, was viewed very sympathetically by the committee. I must, however, point out that while political implications may be one thing, there is no legal onus on the minister, or indeed on the government, to accept the recommendations the committee made and by not accepting them, the minister or his department cannot be deemed to be in contempt of the committee. So, I will have to rule, Mr. Scott, that you do not have a legitimate point of order. I think you have a legitimate point of concern and that I think is entirely appropriate for you to raise in the committee, but I cannot rule that it is a point of order and take further action on it.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent au ministre évidemment et je vais lui rafraîchir la mémoire. Dans un communiqué publié le 28 janvier 1982 et qui s'intitulait *Programme de construction de routes*, de 168 millions de dollars dans les provinces Maritimes, à la page 3, au dernier paragraphe, on lit ce qui suit:

Un comité fédéral-provincial commencera immédiatement à s'occuper de planification multimodale pour déterminer quelles autres modifications de programmes permettraient d'obtenir «le meilleur réseau de transport possible».

[Traduction]

directrices en collaboration avec la Société centrale d'hypothèque et de logement et d'autres organismes prêteurs afin que ces derniers soient encouragés à venir en aide aux constructeurs, sous forme de conditions hypothécaires avantageuses, etc., d'aide à l'insonorisation supplémentaire nécessaire dans les habitations, cela en fonction de la position des maisons par rapport à l'empreinte sonore.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): J'ai compris. Toutefois, vous ne disposez d'aucune politique.

Le président: Je m'excuse, monsieur Scott. À l'ordre, s'il vous plaît.

Il y a trois autres députés qui veulent poser des questions. Le ministre a accepté de rester après 12h30. Je crois donc qu'il faut être juste avec lui. Je vais donc me prononcer sur votre rappel au Règlement. Je vais accorder la parole à MM. Corbin, Siddon et Skelly, dans cet ordre. S'il nous reste du temps, je vous accorderai un second tour, monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président.

Le président: En statuant sur votre invocation du règlement, je dois tout simplement réitérer que le comité a bien fait une recommandation pour qu'il y ait reconsidération et une indemnité spéciale. Cette recommandation a été faite, comme vous l'avez bien dit, à la suite de notre rencontre avec la population de la région, qui exprimait une très grande inquiétude, et dont la préoccupation a été considérée très favorablement par le comité. Je dois souligner, toutefois, qu'en dépit des conséquences politiques, le ministre n'a aucune obligation juridique, ni le gouvernement non plus, d'accepter les recommandations du comité, et s'il décide de les rejeter, ni le ministre ni son ministère ne peuvent être accusés d'outrage au comité. Alors, je dois statuer monsieur Scott, que votre invocation au règlement n'est pas valable. J'estime que votre préoccupation est valable par contre, et je crois que vous avez bien le droit de soulever ce point au comité, mais je ne peux pas vous donner raison en l'admettant comme invocation au règlement pour y donner suite.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

My questions are for the minister and for this purpose I will refresh his memory. In a press release released on January 28, 1982, entitled *Road Construction Program*, in the amount of \$168 million dollars in the Maritime provinces, on page 3, last paragraph, we read as follows:

A federal-provincial committee will begin forthwith its study of an intermodal plan to determine what changes in existing programs would make possible the best network of roads.

[Text]

Cette annonce, si on peut l'appeler ainsi, ou cette volonté de vouloir prendre une approche multimodale pour déterminer les besoins de transport dans les provinces Maritimes arrive, il me semble, sur le tard; puisqu'en ce qui me concerne, elle suit la disparition de plusieurs services de train. Elle suit des années d'efforts excessivement lents pour doter certaines régions des provinces Maritimes d'un service de transport aérien convenable. Elle suit l'annonce de l'implantation d'un service d'autobus pour remplacer le service de train disparu, service d'autobus qui n'est toujours pas en place comme on avait dit qu'il le serait quant au matériel et quant aux horaires. Ce qui fait que la population de ma région, entre autres, en a soupé de ces bonnes intentions et se demande, comme bien des députés d'ailleurs, si votre ministère n'est pas arrivé au stade du mammoth tellement lourd, tellement gros, qu'il n'a plus la volonté ou la capacité de regarder les besoins des populations que nous représentons ici à Ottawa.

Ceci dit, monsieur le ministre, je vais vous donner le crédit là où vous le méritez. Vous m'avez toujours écouté avec une oreille sympathique, mais j'ai l'impression que, malgré vos bonnes intentions, vous n'avez pas toujours le soutien de vos fonctionnaires. Ce que je regrette, il va sans dire.

Je reviens à la citation que j'ai relevée il y a un instant pour vous demander si ce comité d'étude multimodale dans la région Atlantique va devenir uniquement l'apanage des fonctionnaires des gouvernements, fédéral et provinciaux, à l'exclusion des populations qu'un bon réseau de transport est censé desservir.

• 1230

Je vous ai écrit le premier février 1982, sous cachet privé et confidentiel, et je n'ai même pas reçu un accusé réception de cette lettre... encore. Il est vrai qu'elle était un peu raide, mais je pense qu'elle demandait une réponse. Et j'insistais pour que la population soit branchée sur cette XIème tentative pour doter ou pour tenter de répondre aux besoins de transport de la région Atlantique ou de la région Maritime. Et je n'ai toujours pas de réponse à cela. Je ne sais pas ce qui arrive à mes lettres que je vous envoie. J'écris généralement en français, est-ce qu'on les envoie au Bureau des traductions et qu'elles meurent sur les tablettes du Secrétaire d'État... quelque part? Toujours est-il que je n'ai pas eu de réponse. J'ai les électeurs qui attendent des réponses. Je me fais massacrer semaine après semaine par l'opinion publique parce que vous ne semblez pas être en mesure d'apporter une solution à mes problèmes particuliers et aux problèmes de ma région. Et tout cela, à la suite de la disparition de plusieurs services.

Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, puisque vous étiez en Chambre l'autre jour, que l'on subit même l'outrage des détaillants d'essence de la province de Québec qui, avec raison sans doute, protestent contre les surtaxes sur l'essence, mais avec l'effet que l'on ne peut même plus se déplacer de notre région vers le Canada central., les routes sont bloquées; elles l'étaient, elles l'ont été pendant plusieurs jours. On n'a pas d'avion, on n'a pas de train, le service

[Translation]

This announcement, if you can call it such, or this will to approach the problem from an intermodal point of view, to decide what the needs of transportation are in the Maritime provinces, comes to my mind somewhat late. As far as I am concerned, it follows the disappearance of several train services. It follows years of excessively slow effort to provide certain regions in the Maritimes with suitable air transportation service. It follows the announcement of the setting up of a bus service to replace the train service which had been eliminated, and this bus service is not yet in place as it had been described and in terms of the equipment and timetables. The result of all this is that the public in my region, and in others, has had enough of these good intentions, and wonders, as many members of parliament do, whether your department has not arrived at the developmental stage of the mammoth and become so heavy, so unwieldy, that it no longer has the will or the capacity to look at the needs of communities which we represent here in Ottawa.

So much for that, Mr. minister. I would give credit where credit is due. You have always listened to me sympathetically, but my feeling is that in spite of your good intentions you do not always have the support of your civil servants. And I regret that, needless to say.

I would like to come back now to my reference of a moment ago and ask you whether the intermodal committee in the Atlantic region will simply be something for the administrators of the federal and provincial governments and will exclude the communities whom a good transportation network is supposed to serve.

I wrote to you on February 1, 1982, in a private and confidential letter, and I have not even had an acknowledgment. It is true that my letter was somewhat stiff but I think it called for a reply. And if I were to insist that public be involved in this nth attempt to provide a transportation service in the Atlantic region, or in the maritime region, I think it would be reasonable. But I received no answer to that letter. I do not know what happens to my letters that I send you. I usually write in French. Are they sent to the translation bureau and hang around there, the department of the Secretary of State? The fact remains that I got no reply. I have constituents who are waiting for these replies. I am undergoing hard punishment in the face of public opinion because you do not appear to be able to find a solution to my special problems and the problems of my area. And all that took place after the disappearance of several transportation services.

You must be aware, Mr. Minister, since you were in the House the other day, and since we are being pilloried by the owners of gas stations in the province of Quebec who rightly no doubt, protest against sutaxes on gasoline, but the effect of this is that it is no longer possible to travel from our area to central Canada, the roads are blocked. They have been blocked for several days. We have no plane, we have no train, the bus service is fine for the nighthawks who are prepared to

[Texte]

d'autobus, c'est bon pour les mites qui aiment voyager la nuit! Alors, je suis de plus en plus insatisfait et de plus en plus fâché, monsieur le ministre.

Ce que je vous demande, ce matin, c'est une garantie qu'au-delà de vos bonnes intentions et de vos énoncés vous allez effectivement consulter la population avant de déterminer une politique de transport multimodale. Et si vous n'êtes pas capable de me donner ce genre d'engagement ou de le donner à la population, par mon intermédiaire, eh bien, je me demande qu'est-ce que l'on «foute» ici.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Alors, je vous ai fait de la peine, je vous ai nui, surtout à l'occasion de la fermeture du service entre Edmundston et Moncton. Et j'ai essayé de compenser en partie pour cet outrage en aidant à créer deux services. Le premier, un service d'autobus qui, par la route, fait le même travail; et je sais que cela crée des problèmes pour certains des villages sur la route du chemin de fer. Alors, ce service-là est en place depuis le premier janvier. Vous avez bien souligné qu'il n'est pas en place avec les équipements qui avaient été prévus. Alors, les nouveaux autobus sont commandés et l'information que j'ai c'est qu'ils seront en service dans à peu près un an. Je m'excuse de ce retard, mais j'imagine qu'il doit être justifié par les livraisons. Enfin, je ne peux pas vous donner l'explication...

M. Corbin: Ce qui est inacceptable dans tout cela, monsieur le ministre, c'est que vous permettez que l'on coupe des services avant de mettre en place d'autres possibilités de transport. Pour ce qui est des horaires du nouveau service d'autobus rapide entre Edmundston et Moncton, les gens ne le considèrent pas rapide; il fait la navette dans tous les villages comme avant, sauf que l'on a ajouté le trajet *non stop* Fredericton-Moncton. C'est inacceptable! Vous avez enlevé un train qui faisait l'affaire de tout le monde et vous n'avez toujours pas en place ce qu'il faut pour donner le minimum de service qui était là avant, au point de vue de qualité. On ne l'a toujours pas, et la population est en furie et son député aussi...

M. Pepin: Ma conviction c'est que si l'on attendait que toute la population soit d'accord pour que l'on fasse des changements, on n'en ferait jamais. Et deuxièmement, si l'on veut que les services nouveaux soient établis, eh bien, il faut donner une indication que les services anciens vont disparaître, sans quoi les services nouveaux ne seront pas établis.

M. Corbin: Eh bien, votre logique est complètement contre le courant, monsieur le ministre. On n'enlève pas un service que la population considère comme essentiel sans être en mesure de le supplanter, dans les meilleurs délais, pas au bout d'un an, pas au bout de six mois, mais immédiatement, avec un bon service de remplacement. Vous voulez faire des économies de grandeur, vous voulez sauver des millions de dollars sur ce que cela coûte en déficit pour opérer des trains voyageurs au pays. Il paraît que l'autobus va coûter moins cher, mais on ne l'a toujours pas ce service promis.

[Traduction]

travel after dark. So I am more and more dissatisfied and angrier and angrier Mr. Minister.

What I am asking you this morning, is a guarantee that over and above your good intentions and your public pronouncements, that you will effectively consult the people before deciding on an intermodal transportation policy. And if you are not capable of giving me this type of commitment or of giving the people this type of commitment through me, then I wonder what the heck we are doing here.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Well then I caused you trouble and I hurt you particularly at the time of the closure of the service between Edmundston and Moncton. And I attempted to compensate to some extent for that outrage by creating two services. The first of these was the bus service which provides the same transportation facilities by road. And I know that that created problems for some of the villages which were on the railway route. However, that service has been in place since January 1. You point out that it has not been in place with equipment which had been provided for. Well then the new buses have been ordered and my information is that they will be in service in about a year. I am sorry for this delay but I imagine that it must be justified by deliveries. I have no other explanation to offer you.

Mr. Corbin: What is unacceptable in all that Mr. Minister is that you allowed a service to be cut before providing other replacement services. In regard to the new timetables for fast bus service between Edmundston and Moncton, people do not find it fast at all. It shuttles between all the villages as it did before, except that there has been added an extra stretch, the nonstop stretch of Fredericton and Moncton. This is unacceptable. You have taken away a train which suited everybody and you still have not provided the minimum service which was there before, from a qualitative point of view. This service we still do not have and the population are incensed against their Member.

Mr. Pepin: My firm belief is that if we were to wait for the entire population to be agreed on a change, change would never come. Secondly, if we want new services to be established, well then, the former services have to disappear otherwise the new services would not be established.

Mr. Corbin: Well, then your logic is all your own, Mr. Minister. You do not take away a service which the public considers essential without being in a position to replace it in the very shortest time period possible, not after a year, and not after six months, but right away, and provide a good replacement service. You want to make economy of scale, you want to save millions of dollars on your deficit to operate passenger trains in this country. It seems that the bus is going to cost less but we still have not got the service we were promised.

[Text]

• 1235

M. Pepin: Il n'y a pas de doute que l'autobus va coûter moins cher. Si vous vous rappelez, le subside pour la voie ferrée était de \$1,200,000 ou \$1,300,000 par année, alors que les dépenses qu'on fait pour remplacer ce service de trains, pour le service aérien, vont nous coûter l'équivalent de 1 ou 2 millions de dollars dans les prochaines années. Alors, c'est quasiment remplacer des services actuels par la somme de subsides sur une période de un an et demi ou deux. A ce point de vue-là, il y a sans aucun doute une économie.

Donc pour les autobus, ce sera comme je l'ai indiqué. Je vous avais promis également de faire un effort pour que votre aéroport de Saint-Léonard reçoive un transporteur régulier. Encore une fois, les délais sont plus longs, malheureusement, que je ne l'avais prévu. Il y a cependant quatre demandes qui sont présentement devant la Commission canadienne des transports, et on me dit que la Commission va prendre une décision.

M. Corbin: Il y a trois demandes.

M. Pepin: J'en ai quatre sur ma liste, mais...

M. Corbin: Il y a une demande qui concerne la constitution d'une nouvelle société, et une demande de la part de trois transporteurs.

M. Pepin: Ah bon! Alors, les audiences vont avoir lieu le 10 mai.

M. Corbin: Je suis très au courant de cela, monsieur le ministre, mais vous n'avez pas répondu à ma question.

Pouvez-vous m'assurer que la population va être consultée en ce qui concerne la belle promesse que vous avez faite à la page 3 de votre communiqué de presse, ou est-ce que cela va être l'apanage uniquement des fonctionnaires fédéraux et provinciaux et qu'on va encore se faire «passer un sapin»? Est-ce que la population est en mesure de déterminer quels sont ses besoins en matière de transport ou est-ce qu'on va se le faire dire par des bureaucrates, ici, à Ottawa ou à Fredericton? C'est cela que je veux savoir. Oui ou non?

M. Pepin: Vous savez que j'ai signé des accords avec les trois Provinces Atlantiques, les quatre même; de fait, c'est avec trois, puisque je vais signer avec la province de l'Île-du-Prince-Édouard samedi prochain.

M. Corbin: Je sais que vous avez tout fait cela, mais répondez à ma question, monsieur le ministre. J'ai posé une question très directe: oui ou non, allez-vous...

M. Pepin: Vous devriez...

M. Corbin: Je connais très bien l'histoire; mes dossiers sont en ordre. J'ai des lettres auxquelles vous n'avez même pas répondu. Je vous demande une question précise ce matin: la population va-t-elle être branchée dans cette étude de planification multimodale, oui ou non, ou est-ce que cela va devenir l'affaire de vos soi-disant experts? C'est cela que je veux savoir. Il me semble que c'est simple!

M. Pepin: Merci.

M. Corbin: Vous ne pouvez pas me répondre?

[Translation]

Mr. Pepin: There is no doubt that the bus will cost less. If you recall, the subsidy for the railroad was \$1,200 or \$1,300 a year, while the expense involved in replacing this train service, to serve the airport, will cost us the equivalent of \$1 or \$2 million in the years to come. So, it is almost replacing the present service by the amount of the subsidies for a period of one or two years. From that point of view there is very definitely an economy.

So in the case of the bus it will be as I indicated. I promised you to make an effort to ensure that your airport at Saint-Léonard would receive a scheduled carrier. Once again the waiting period is longer unfortunately than I had anticipated. However there are four applications which are presently before the Canadian Transport Commission, and I am informed that the commission will be deciding among them.

Mr. Corbin: There are three applications.

Mr. Pepin: I have four on my list but...

Mr. Corbin: There is one application which has to do with setting up a new company and one application from three carriers.

Mr. Pepin: Oh! is that so? Then the hearings will be on May 10.

Mr. Corbin: I know all about that, Mr. Minister, but you have not answered my question.

Can you give me an assurance that the public will be consulted in regards to the fine promise you made on page 3 of your press release or is this the exclusive decision of federal and provincial civil servants and are we going to be taken for a ride again? Will the public be in a position to decide what its needs are in transportation or is it going to be told by the bureaucrats here in Ottawa or in Fredericton? That is what I want to know which is it to be?

Mr. Pepin: You know that I have signed agreements with the three Atlantic Provinces, the four Atlantic Provinces I mean. No three in fact because I am going to be signing with the Province of Prince Edward Island next Saturday.

Mr. Corbin: I know that you have done all that but answer my question, Mr. Minister. I put a very direct question. Which is it to be? Are you going to...

Mr. Pepin: You want to...

Mr. Corbin: I know all the background of this. My records are in order. I have letters you have not even answered. I am putting a very precise question to you this morning. Will the public be involved in this inter-modal planning study, or not, or is it going to be the exclusive decision of the so-called experts that is what I want to know. It seems simple enough to me!

Mr. Pepin: Thank you.

Mr. Corbin: Can you not give me an answer?

[Texte]

M. Pepin: J'essayais de préparer une réponse, mais enfin, si vous êtes trop anxieux . . .

M. Corbin: Est-ce que ma question est si compliquée que vous n'êtes pas capable de dire oui ou non?

M. Pepin: Non.

M. Corbin: Quand allez-vous répondre à ma lettre du 1^{er} février?

M. Pepin: Eh bien, je ne sais pas, mais j'avais l'impression d'avoir répondu à toutes vos lettres; je m'excuse si cela n'a pas été fait.

M. Corbin: Une dernière chose: j'ai demandé il y a trois semaines ou un mois la traduction, le texte français d'un contrat que vous avez signé avec la province du Nouveau-Brunswick et la Société SMT, et je n'ai toujours pas le texte français. Vous avez signé un contrat en anglais avec la province du Nouveau-Brunswick, une province qui a une loi sur les langues officielles, et vous m'empêchez d'informer ma population, mes commettants sur la teneur de ce contrat-là, parce que je n'ai toujours pas le texte français. Je trouve cela inacceptable.

M. Pepin: Il est en préparation.

M. Corbin: J'y reviendrai. Cela n'a pas de sens. Réveillez-vous!

M. Pepin: Je vous remercie beaucoup, monsieur Corbin, de vos bons conseils.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to raise with you a couple of unrelated subjects that have not yet been touched on this morning but which do come under the administrative function of your office. First of all, I would like to refer to material that you must have received by now relating to the handling of dangerous airline cargo. I submitted in the House of Commons two weeks ago a petition signed by some 1,600 employees of various unions and groups that handle onboard baggage cargo and, in general, deal with the operations of commercial airlines on the ground and in the air. The petition of these employees is provoked by a continuing and increasing series of incidents where hazardous materials are found in the baggage and cargo being carried on a commercial domestic airline.

• 1240

The members of the Vancouver Airport health and safety council initiated the petition, which was presented in Parliament accompanied by a motion. I believe you were there on the day when it was presented. The petition calls for the posting of restricted-articles signs at all check-in counters at Canadian airports to advise the travelling public of what is considered hazardous baggage and cargo. The employees have also called for an amendment to the restricted-weapons and firearms-control regulations to require the mandatory use of gun tags for all firearms carried on commercial aircraft. The employees, in addition, have suggested that stringent penalties

[Traduction]

Mr. Pepin: I was attempting to prepare a reply but if you are too anxious . . .

Mr. Corbin: Is my question so complicated that you cannot answer it with a yes or a no?

Mr. Pepin: No.

Mr. Corbin: When are you going to reply to my letter of February 1?

Mr. Pepin: Well, I do not know, but my feeling was, that I had answered all your letters. I am sorry if that is not the case.

Mr. Corbin: One final matter. Three weeks ago or a month ago, I asked you for the translation in french of a contract which you had signed with the Province of New Brunswick and the SMT Company, and I still have not received the french text of this agreement. You signed a contract in english with the Province of New Brunswick, a province which has an Official Languages Act, and you prevented me from informing my electors about the contents of that contract as I still have not received the french text. I find that unacceptable.

Mr. Pepin: It is being prepared.

Mr. Corbin: I will come back to it. There is no sense in this at all. Wake up!

Mr. Pepin: Thank you very much, Mr. Corbin, for your good advice.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre je voudrais vous poser quelques questions sur un autre sujet dont il n'a pas été question ce matin mais qui relève de vos fonctions. Tout d'abord, je voudrais vous parler d'un document que vous devez avoir reçu déjà concernant la manutention de cargaisons d'avion dangereuses. J'ai soumis à la Chambre des communes il y a quinze jours une pétition signée par 1,600 employés de divers syndicats et de groupements qui s'occupent des bagages à bord d'avions et qui sont responsables des opérations de lignes aériennes commerciales d'une manière générale à terre comme dans l'air. La pétition de ces employés est survenue à la suite d'une série continue et croissante d'incidents où il a été trouvé des matériaux dangereux dans les bagages et dans la cargaison portée à bord d'avions commerciaux domestiques.

Les membres du *Vancouver Airport Health and Safety Council* (Conseil d'hygiène et de sécurité de l'aéroport de Vancouver) ont pris l'initiative de la pétition, qui a été soumise au Parlement en même temps qu'une motion. Je crois que vous y étiez le jour où on l'a présentée. La pétition demande qu'on mette des affiches indiquant les articles réservés à tous les comptoirs de consigne des aéroports canadiens, afin d'informer le public de ce qu'on considère être des bagages et des articles dangereux. Les employés ont également demandé que soient modifiés les règlements relatifs au contrôle des armes à feu à usage limité, afin qu'il soit obligatoire d'imposer des étiquettes

[Text]

be imposed on persons who violate such regulations and all of the Dubin report recommendations. These employees suggest that an independent body be established to monitor the enforcement of said regulations with regard to hazardous cargo and baggage.

Now, I want to illustrate the reason why this is felt to be so important to airline employees and to many of us, including my colleagues around this table, who travel very frequently on Canadian domestic airliners. In the short space of two weeks in 1981, employees in the western region encountered some of the following types of incidents. On May 4, a ramp agent was hospitalized in Calgary because of toxic gas in the cargo hold of an aircraft. On May 5, traffic agents opened freight to discover hydrochloric acid, chlorophene and four other restricted articles. On May 7, ramp agents found chemical abrasive in freight while loading the aircraft, and agents required oxygen for resuscitation purposes. On May 14 at Vancouver, a .303 rifle fell out of a bag with the bolt still in, shell in the chamber and clip still attached. The rifle had been accepted in Frankfurt, went through customs in Calgary and then came to Vancouver, with two airlines being involved. The loaded rifle was the sixth discovered at Vancouver Airport in the last 15 months to that date.

On May 15, a transmission was found leaking fluid into the cargo hold of the airport; two airlines were involved. On May 16 of 1981, mercury was found leaking from checked baggage in the cargo hold of an aircraft; two airlines were involved. On May 19, Mr. Minister—I think you should pay attention to this very closely, and I am sure the chairman and others would be very interested in this particular incident—a duffle bag, containing 15 pounds of .357-magnum hollow-point shells, a bottle of nitro-powder, a bottle of hydrochloric acid, a bottle of corrosive liquid and flares, was found on an aircraft arriving at Vancouver. On May 21, while unloading an aircraft in Vancouver, ramp agents encountered a smoking bag. Within 20 seconds, the bag disintegrated, as well as the bottom of the baggage cart and the tarmac. The bag contained bottles of ammonium hydroxide and nitric acid.

Mr. Minister, I think it is incumbent and indeed urgent that you give attention to this issue and that you respond to this committee immediately as to what initiatives you have already taken in response to these types of situations, which very seriously impair the safety of the flying public in Canada.

Mr. Pepin: You have certainly presented it in a very dramatic fashion. I do not know how dramatic, how serious, this problem is, for a diversity of reasons. One is that up to now—

[Translation]

sur toutes les armes à feu transportées à bord un appareil commercial. En outre, ils ont proposé que des sanctions sévères soient imposées aux personnes qui contreviendront à ces renseignements ainsi qu'à toutes les recommandations figurant dans le rapport Dubin. Ils sont également d'avis qu'on devrait mettre sur pied un organisme indépendant, qui serait chargé de la surveillance de la mise en vigueur de ces règlements, ayant trait au bagage et aux articles dangereux.

J'aimerais maintenant préciser pourquoi les employés des lignes aériennes et bon nombre d'entre nous, y compris les collègues qui m'accompagnent ici, enfin nous qui voyageons souvent sur les transporteurs nationaux, tenons cette question pour aussi importante. En l'espace de deux semaines en 1981, les employés de l'Ouest ont dû faire face aux incidents suivants: le 4 mai, un agent de piste a été hospitalisé à Calgary, en raison de gaz toxique qui se dégageait de la chute à bagage d'un appareil. Le 5 mai, des agents de circulation ont ouvert des marchandises pour y découvrir de l'acide chlorhydrique de la chlorophane et quatre autres articles à usage réservé. Le 7 mai, des agents de piste ont trouvé des produits chimiques abrasifs dans les marchandises lors du chargement, et il a fallu leur administrer de l'oxygène pour les ranimer. Le 14 mai à Vancouver, une carabine .303 a glissé hors d'un sac, alors que sa culasse n'avait pas été enlevée, les balles étaient dans le barril et le chargeur dans l'arme. Cette dernière avait été acceptée à Frankfurt, était passée par les douanes à Calgary puis vint jusqu'à Vancouver après avoir été transportée sur deux lignes aériennes. Cette carabine chargée a été la sixième découverte à l'aéroport de Vancouver au cours des 15 mois ayant précédé cet incident.

Le 15 mai, on a trouvé une transmission de laquelle s'écoulait un liquide dans la soute à bagage de l'aéroport; deux lignes aériennes l'avaient laissée passer. Le 16 mai 1981, on a découvert du mercure qui fuyait de bagage consigné dans la soute à bagage d'un appareil, et deux lignes aériennes étaient en cause. Monsieur le ministre, je crois que vous devriez prêter la plus grande attention à cela, et je suis certain que le président et d'autres seront très intéressés aussi à l'incident suivant. Le 19 mai, dans un appareil arrivant à Vancouver, on a trouvé un sac qui contenait 15 livres de balles creuses surchargées de calibre 357, une bouteille de poudre noire, une bouteille d'acide chlorhydrique, une bouteille de liquide corrosif et des fusées. Le 21 mai, alors qu'on déchargeait un appareil à Vancouver, les agents de piste ont vu de la fumée qui s'échappait d'un sac. Vingt secondes plus tard, le sac se désintégra ainsi que le fond du char à bagage et la piste. Ce sac contenait des bouteilles d'hydroxide d'ammoniac et de l'acide nitrique.

Monsieur le ministre, je crois qu'il est important et urgent que vous vous intéressiez à cette question, et que vous disiez immédiatement au Comité quelles mesures vous avez déjà prises pour parer à ces situations, qui compromettent sérieusement la sécurité des passagers aériens au Canada.

M. Pepin: Vous avez certainement présenté votre cas de façon très dramatique. Pour ma part, j'ignore si le problème est aussi dramatique ou aussi grave, et ce pour diverses raisons.

[Texte]

and this is the first thing we have done—the carriers were not reporting on such events. Now, number one, this is going to take place. Our civil-aviation branch, our air inspectors, have asked the airlines from now on to report all cases in the future. This was not done in the past—unfortunately, you will say.

Number two, which has to do with bringing this more strongly to the attention of the people, there is a poster being prepared, although I do not think it has been issued yet, to indicate goods prohibited from inclusion in baggage going into airplanes; that is going to be put in the different airports very prominently so that there will be an awareness and realization on the part of people that they are not entitled to carry in their luggage certain types of prohibited goods.

More importantly, possibly, the third point is that up to now there was, it seems to me, no fines for people who did not observe such rules.

• 1245

This is where the Transportation of Dangerous Goods Act, coming in with a regulation that will be gazetted during the coming months, is going to make a difference, because the Transportation of Dangerous Goods Act will make the transportation of those dangerous goods, and there is a list of them, compulsory and subject to fines.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I wonder if I might just follow the minister's response with a couple of extra questions for clarification.

The Chairman: You have two minutes, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I will have to relinquish the time on the other subject, because I am sure this is very important.

We have been told, and I have letters on file from the minister himself suggesting that the list of hazardous goods and the gazettement of that list would have taken place by December of 1981. It is already April of 1982, the middle of April, and we have not seen that list.

I also wonder if the minister would comment on the suggestion that the mandatory use of gun charge be made because I do not think any of us feel very comfortable knowing there might be loaded firearms, including rifles used for big game hunting, travelling in the holds of our commercial aircraft.

Finally, will the minister give some commitment that employees who do come forward and report such incidents to their employers, to the airlines, will be completely exempt from any possible punitive measures, taken either by their employers or by Transport Canada officials if they happen to be employees of Transport Canada?

Mr. Pepin: I did that previously, so I presume that is true.

[Traduction]

L'une est que jusqu'à ce que nous ayons demandé aux transporteurs aériens de nous rapporter de tels incidents, ces derniers ne le faisaient pas. C'est donc la première mesure que nous avons prise et à l'avenir, on nous rapportera de telles choses, car notre direction de l'aviation civile et tous nos inspecteurs de l'air ont demandé aux lignes aériennes de dorénavant faire état de tous les incidents de ce genre. Il est malheureux qu'on ne l'ait pas fait par le passé.

Deuxièmement, pour ce qui est d'attirer davantage l'attention du public sur la chose, une fiche est en cours de préparation, et elle indiquera quels articles on n'a pas le droit de transporter dans les bagages chargés sur les appareils. Cette affiche sera bien en vue dans les divers aéroports afin que le public soit sensibilisé à la question, et qu'il sache qu'il n'a pas le droit de transporter certains articles interdits dans ces bagages.

En troisième lieu, et ce qui est plus important, jusqu'à maintenant, je crois qu'aucune amende n'a été exigée des gens qui ne respectent pas ces règlements.

C'est là que la Loi sur les transports des produits dangereux, introduisant un règlement qui va être publié au Journal officiel au cours des prochains mois, va intervenir pour marquer un changement, car cette loi va rendre le transport de ces produits dont il y a une longue liste—obligatoire, et soumis à des amendes.

M. Siddon: Monsieur le président, me permettez-vous de demander au ministre de préciser cette réponse par quelques éclaircissements.

Le président: Il vous reste deux minutes monsieur Siddon.

M. Siddon: Je serai donc obligé d'emprunter du temps réservé à l'autre sujet, parce que celui me paraît très important.

On nous a assurés que la liste des produits dangereux serait publiée avant décembre 1981, et mon dossier contient des lettres à cet effet, signées par le ministre lui-même. Or, nous sommes déjà en avril 1982, à la mi-avril, et cette liste n'a pas encore paru.

Le ministre voudrait-il également commenter la proposition de rendre obligatoire l'utilisation de charge de fusils, car aucun d'entre nous ne se sentirait à l'aise s'il savait que les soutes de nos avions commerciaux contiennent des armes à feu chargées, entre autres des fusils à gros calibre.

Enfin, le ministre peut-il nous assurer que les employés qui signalent de tels incidents à leurs employeurs, les lignes aériennes, seront à l'abri de toute mesure punitive, de la part de leurs employeurs ou de fonctionnaires de Transport Canada, s'ils sont au service de ce dernier?

M. Pepin: Je me suis déjà prononcé sur ce point, et cela doit donc bien être vrai.

[Text]

Mr. Siddon: Are you making it clear that such employees who come forward can do so openly and without concern that their job status might in some way be jeopardized?

Mr. Pepin: You are asking me to pronounce a judgment on the situation I am not totally familiar with, but there are in the civil service recourses for a situation of this kind and you will recall—

Mr. Siddon: But Mr. Justice Dubin was very critical of the fact that many of those recourses did not work.

Mr. Pepin: Yes, and you may recall that at the time, to make doubly sure they would work, I indicated that I would be receptive to representations made to me in that kind of circumstance, so presumably that applies for all kinds where justice appears not to be done. On the—

Mr. Siddon: Gun tags and firearm regulations?

Mr. Pepin: I do not know about gun tags. I was going to answer you on the transportation of dangerous goods and remind you of something you are very much aware of, that when we passed this bill in 1980, it was one of the most revolutionary bills that had ever been passed, because we were trying to establish a system that would cover all modes, that would sort of cover the division of jurisdiction between the federal-provincial governments in Canada, so it was an extremely venturesome, extremely revolutionary bill.

So it is not surprising that there has been delays. It is regrettable, but not surprising, but nevertheless progress is being made. Our federal act applies at the federal level. A number of provinces have passed similar acts. Executive administrative agreements have been signed between the federal government and some provinces, Alberta and Ontario leading the way. Inspectors are being trained and the idea for one level of government using inspectors from the other levels of government as if they were their own is a principle that is getting across.

Number four, the regulations that you talked about, extensive consultation had to take place with all the interested parties. We would have been accused of being dictatorial had it not been done that way, but progress is being made.

I regret we are indeed at least one year behind a rather optimistic scheduling that had been established in my department, but the regulations—and there are 4,000—a mass, a series of bricks are going to be gazetted in the coming months *seriatim* and hopefully the ground will be cleared during 1982.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I thank the minister very much for that very frank and satisfying response.

• 1250

Mr. Pepin: Mr. McLeish would like to say something about safety officers in the interest groups inspection.

The Chairman: Briefly, please, Mr. McLeish, if possible.

[Translation]

M. Siddon: Vous affirmez donc que les employés qui prennent ouvertement l'initiative n'ont aucune crainte à avoir touchant leur emploi?

M. Pepin: Vous me demandez de me prononcer sur une situation que je ne connais pas très bien, mais il existe des recours, dans l'administration, quand une telle situation se présente et vous vous appellerez . . .

M. Siddon: Mais le juge Dubin avait vivement critiqué le fait que nombre de ces recours s'avéraient inutilisables.

M. Pepin: Oui, et vous vous rappelez qu'à l'époque, vous avez indiqué, pour ne prendre aucun risque de ce côté, que quiconque me présenterait une requête dans ce genre de circonstances bénéficierait de ma bienveillance, et ce dans tous les cas où il semble que la justice soit en défaut. Quant au . . .

M. Siddon: Les règlements sur les armes à feu et les étiquettes de fusil?

M. Pepin: Je ne sais pas quant à ces derniers. J'allais vous répondre sur la question du transport de produits dangereux et vous rappeler ce que vous savez fort bien, à savoir que lors de son adoption en 1980, cette loi était l'une des plus avantgardistes de toutes celles que nous avons adoptées, car nous essayions de mettre sur pied un système qui jetterait un pont entre les différentes juridictions des gouvernements fédéral et provinciaux du Canada, ce qui en faisait une entreprise très hardie, voire révolutionnaire.

Aussi ne saurait-on s'étonner des lenteurs, regrettables certes, mais qui n'ont pas de quoi nous surprendre, et malgré lesquelles nous avons marqué un progrès. Votre loi fédérale s'applique au niveau fédéral; un certain nombre de provinces ont adopté des lois semblables. Des accords administratifs d'exécution ont été signés entre le gouvernement fédéral et certaines provinces, dont l'Alberta et l'Ontario en premier. On procède à la formation d'inspecteurs, et l'idée d'utiliser pour un niveau de gouvernement des inspecteurs d'un autre niveau de gouvernement, comme s'il ne s'agissait que d'une seule catégorie de personnel, fait son chemin.

Enfin, en ce qui concerne le règlement dont vous parlez, il a fallu procéder à de nombreuses consultations entre toutes les parties intéressées. On nous aurait accusés d'abus d'autorité si nous n'avions pas procédé de la sorte, mais nous avançons dans cette entreprise.

Je déplore en effet que nous soyons d'un an pour le moins en retard sur les prévisions plutôt optimistes de mon ministère, mais les règlements—ils sont toute une kyrielle, à savoir 4,000—vont être publiés en série au cours des prochains mois et nous espérons en avoir terminé au cours de 1982.

M. Siddon: La réponse de M. le ministre, monsieur le président, a été franche et satisfaisante, et je l'en remercie.

M. Pepin: M. McLeish voudrait faire une observation concernant les agents de sécurité et les inspections de groupe.

Le président: Soyez bref si possible, monsieur McLeish.

[*Texte*]

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. Well, Mr. Siddon, the regional safety officers have had the role to investigate how dangerous goods incidents, irrespective of who reports them. I would suggest that any employee, whether it be a government employee or an airline employee, that wishes to get immediate attention, should get in touch with the regional safety officer, because his terms of reference are that he keeps confidential, the sources, unless there is a breach of the regulations, gross misconduct and so on. Anybody that is reporting a hazard, that is his role. He acts as an intermediary and will see that the air carrier inspectors follow this up and take the appropriate corrective measures.

I would say that with all the concentration that has been made on shipping cargo, that is where there has been a great deal of activity that the minister is referring to. This problem of what is carried in hold baggage is one of a different nature. It is less easy to control, but certainly the way to do it is to bring it to the attention of the regional safety officer.

Mr. Siddon: Thank you very much, Mr. McLeish and Mr. Chairman. I wanted to ask the minister also about the status of the report on the evaluation of Search and Rescue, in view of the very critical nature of many of the recommendations contained therein. Perhaps Mr. Skelly will be dealing with that in his next 10 minutes. I would hope he would.

The Chairman: That is a hint, anyway, Mr. Siddon. Thank you, Mr. Siddon. Mr. Skelly, 10 minutes, please.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I would like to ask the minister about again the accurate statements about the referral of the Dubin Commission report to the committee and I had to kind of bootleg that in through Mr. Fulton. There was some doubt as to whether he would make it or not. I guess one of my specific questions on the Dubin report is I would like to have some information from the minister or the department, on what I guess is being termed the Jackson report, which is an internal operation, I understand, in CATA.

The information we seem to have on it is that there is a project authorization from the Air Transport Administrator to the Director General of Civil Aviation. In that it outlines the purpose and objectives and one of the objectives seems to be to develop an organizational change proposal for the preferred option—following CATA approval, this approval will be tabled with the minister's advisory committee. Then the conduct of the study—a CATA-Dubin review committee will review and approve, prior to submission to the minister's advisory committee and then, I presume, CATA will strike an implementation group. Then, finally, at the bottom of the memo it indicates that it is the responsibility of the client to determine the classification—releaseable or non-releaseable—of this report and to forward the required numbers to the library.

Mr. Minister, is there a CATA review committee that screens information or develops recommendations for your advisory committee on Dubin's recommendations? Secondly, does CATA have a—I guess—list of desirable proposals that

[*Traduction*]

M. McLeish: Certainement, monsieur le président. Les agents régionaux de sécurité ont pour mission de faire une enquête sur les incidents concernant les produits dangereux, quelle que soit la personne qui les signale. Je proposerais que tout employé qu'il s'agisse d'un employé du gouvernement ou d'un employé d'une ligne aérienne, qui veut obtenir une attention immédiate devrait prendre contact avec l'agent régional de sécurité, qui a pour mandat de respecter le secret en matière de source d'information, à moins qu'il n'y ait enfreinte au règlement, inconduite notoire ou autre. C'est à lui qu'il faut s'adresser pour signaler un danger. Il sert d'intermédiaire, et veille à ce que les inspecteurs du transporteur aérien y donnent suite et prennent les mesures correctives appropriées.

Avec tous les regroupements qui ont été opérés pour l'expédition de fret, les activités dont parle le ministre se trouvent essentiellement dans ce domaine. Quant aux bagages de soute, le problème est différent, la surveillance moins facile, et le moyen d'y parvenir est de porter les faits à la connaissance de l'agent régional de sécurité.

M. Siddon: Merci, monsieur McLeish et monsieur le président. Je voulais également interroger le ministre sur le rapport d'évaluation des opérations de sauvetage, compte tenu de la nature très sérieuse de nombreuses recommandations qu'il contenait. J'espère vraiment que M. Skelly voudra bien en parler dans les 10 prochaines minutes.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Je vois très ce que vous voulez dire. Monsieur Skelly, vous avez 10 minutes.

M. Skelly: Je voulais demander au ministre ce qu'il en est du rapport de la Commission Dubin, qui a été présenté devant ce Comité, et j'ai dû m'y prendre de façon détournée, par l'intermédiaire de M. Fulton. Je n'étais même pas sûr que la question puisse être posée. J'aimerais, en ce qui concerne ce rapport Dubin, savoir si le ministre, ou son ministère pourrait nous donner certains renseignements sur ce qu'on appelle le rapport Jackson, je crois, qui constitue une opération interne de l'Administration canadienne des transports aériens.

D'après ce que nous savons, l'administrateur des transports aériens aurait envoyé une autorisation de projet au Directeur général de l'aviation civile. Dans cette autorisation, l'administrateur trace les objectifs, dont l'un serait une proposition de modification dans la structure de l'organisation pour l'option jugée la plus importante et lorsque l'ACTA aurait donné son approbation, celle-ci serait déposée devant le comité consultatif du ministre. Puis il serait procédé à une étude, que le comité de révision de l'ACTA—Dubin étudiera et approuvera, avant de le soumettre au comité consultatif du ministre et alors, j'imagine, l'ACTA prendra les mesures nécessaires à sa mise en oeuvre. Enfin, à la fin de la note de service en question, il est dit que c'est au client de décider si ce rapport peut être publié ou non, et d'en adresser le nombre requis d'exemplaires à la bibliothèque.

Existe-t-il, monsieur le ministre, un comité de révision de l'ACTA qui trie l'information ou formule des recommandations pour votre comité consultatif suivant les recommandations du rapport Dubin? Ensuite, l'ACTA a-t-elle dressé une

[Text]

they would like to implement or that they have provided your advisory committee with? The question of the client: Who, in fact, is the client for this development of this internal study on organization? The final question, I guess, in relation to this is will they be releasing information on the organizational implications of establishing this Canadian aviation safety board, flight services program, enforcement of continuing airworthiness and will they also be making public the report that has developed on changes in organization, before they implement it?

Mr. Pepin: On the subject of the implementation of Dubin, again, I have done two things. The first one is to create that advisory committee of six persons, that you are very familiar with. I have been counting, I have been giving my faith, on the proper functioning of that system. How the information gets to the advisory committee, how the advisory committee comes to its recommendations, I could not tell you in detail. Mr. McLeish is in a better position to answer what you have referred to as the Jackson report than I am. I get the views of the advisory committee from the advisory committee itself.

• 1255

Mr. Skelly: Just before you go on, may I add just one more item? In terms of its objective, the philosophy inherent in the CATA proposals—and I am assuming this is a completely open operation and certainly the way you dealt with it is one in which you have mentioned consensus and openness in the business—what I am asking is if as members of the committee or the public we can have access to such a thing as the CATA proposals and, once it is complete, the report on organization.

Mr. Pepin: The proposals to the advisory committee?

Mr. Skelly: It looks as if there is a review committee and a set of proposals that have gone through the CATA review committee to you.

Mr. Pepin: I thought that by giving you and the public the reports of the advisory committee I had gone quite far. Now if you want to have the report to the advisory committee, the group in CATA who has worked on these concepts and practices, then why would you not ask for the report to those who worked on the concept and practices? There must be a point where you stop going down and getting the views of a diversity of people. You would obviously be able to conclude that different people have different views, which is an obvious fact of life. Maybe Mr. McLeish would like to say something about the so-called Jackson report.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jackson is the Director of Management Services in Transport Canada, and his duties are to undertake studies related to organization, among other things. In this particular case, as a member of the minister's advisory committee on the Dubin report I relayed to Mr. Jackson the fact that the committee wished to be briefed on all the organizational ramifications arising from the Dubin recommendations, and there are a number of them. For exam-

[Translation]

liste de propositions qu'elle aimerait voir mises à exécution, et l'a-t-elle fait parvenir à votre comité consultatif? Quant à la question sur le client, qui est le client en l'occurrence, puisqu'il s'agit d'une étude sur l'organisation de cette société? Enfin, dernière question je crois, une information sera-t-elle publiée sur les effets qu'aurait sur l'organisation l'institution d'un comité de sécurité de l'aviation canadienne, un programme des services aériens, l'application permanente de règles de navigabilité? Et ce rapport sur les changements de l'organigramme sera-t-il publié avant d'être mis en oeuvre?

M. Pepin: J'ai pris deux mesures à la suite du rapport Dubin: la première a été d'établir un comité consultatif de six personnes, vous êtes au courant de cela. J'ai grande confiance dans le fonctionnement de ce système. Je ne pourrais pas vous dire en détail comment les renseignements parviennent au comité consultatif et comment ce dernier procède pour faire ses recommandations. M. McLeish est mieux placé que moi pour répondre en ce qui concerne le rapport Jackson. Le comité consultatif me donne directement son point de vue.

M. Skelly: Avant que vous poursuiviez, puis-je ajouter quelque chose? La politique inhérente aux propositions de l'ACTA prévoit-elle que nous puissions avoir accès, en tant que membres du comité et membres du public, à ces propositions et également, lorsqu'il sera terminé, au rapport portant sur l'organisation. Nous avons cru constater que le processus reflétait une certaine ouverture d'esprit et un certain consensus.

M. Pepin: Vous parlez des propositions faites au comité consultatif?

M. Skelly: Il semble y avoir un comité de révision et il semble également qu'un ensemble de propositions vous sont parvenues par l'entremise du comité de révision de l'ACTA.

M. Pepin: Je pensais déjà avoir été très loin en vous donnant à vous et au public les rapports du comité consultatif. Maintenant, si vous voulez le rapport présenté au comité consultatif, le groupe de l'ACTA qui s'est penché sur ces principes et ces pratiques, pourquoi ne pas demander directement le rapport à ceux qui y ont travaillé? A un moment donné, il faudra arrêter de demander l'avis de tout le monde. Car vous vous apercevrez qu'il y a autant d'opinions que de personnes, ce qui est en fait évident. M. McLeish pourrait peut-être nous dire quelque chose au sujet de ce que l'on appelle le rapport Jackson.

Le président: Monsieur McLeish?

M. McLeish: Merci monsieur le président. M. Jackson est le directeur des services de gestion de Transports Canada et sa tâche consiste à mener des études relatives à notamment l'organisation. Dans ce cas particulier, en tant que membre du comité consultatif du ministre sur le rapport Dubin, j'ai fait savoir à M. Jackson que le Comité désirait être informé sur toutes les ramifications d'organisation découlant des recommandations Dubin et il y en a un certain nombre. Par exemple,

[Texte]

ple, when the aviation safety board is formed there will be an exodus of people from the air administration who are presently part of the safety bureau. That has very serious organizational impacts which have to be studied and preparation has to be made to make this a smooth operation.

Secondly, Justice Dubin recommended that there be creation of a continuing air worthiness section in civil aeronautics. That has to be studied to determine how best to fit it into the organization.

Thirdly, Justice Dubin recommended that there be a director of enforcement, and that has to be examined to determine how that would best fit in.

Finally, another major recommendation he made was with respect to the management of air navigation services and the interrelationship of the air traffic control branch and the telecommunications and engineering branches.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, the time is very limited, Mr. McLeish, and I think I understand all that and the basic point was really to the minister. When the report is done it would certainly be very interesting and cover all the stuff that is in the memorandum here, but would it be possible to obtain that proposal? I suppose a yes or no answer would be once the report is finished. The client is the board, I assume, your advisory board.

Mr. Pepin: I was indicating quite clearly that in my view there is a limit at which information can be provided down the line in a department. I thought that the creation of an advisory committee to the minister for the implementation of the Dubin report was an original feature, if you want to look at it in these terms. It was an indication that the minister wanted to have somebody to filter what he was getting from his department and so on. I thought this would be looked on favourably. As a matter of fact, it was not at the beginning; but it is now by a great number of people who, realizing that it does work well, now side with it. I thought giving the report of that committee was as far as I was expected to go in the circumstances.

• 1300

If you keep going down in the department, I am sure you will see a great diversity in views, from black to white, but usually grey.

Mr. Skelly: It is never possible to achieve a yes or no answer.

Mr. Pepin: I try to say why. I am here like a student passing examinations.

The Chairman: That is your time, Mr. Skelly. I will give you one more question.

Mr. Skelly: Unfortunately, that was Mr. McLeish's time, a lot of it.

The Chairman: Mr. McLeish did not pose the questions.

[Traduction]

lorsque l'Office de sécurité aéronautique sera créée, une grande partie des gens qui travaillent actuellement pour le bureau de sécurité devront partir. Donc, ces recommandations ont d'importantes répercussions au niveau organisationnel et elles doivent être étudiées. Il faudra s'arranger pour que ce départ se fasse sans trop de heurts.

Deuxièmement, le juge Dubin a recommandé de créer un service permanent de vérification de la navigabilité des aéronefs au sein de l'aviation civile. Il faudrait étudier cette recommandation pour voir exactement comment intégrer ce service dans l'organisation.

Troisièmement, le juge Dubin a recommandé de nommer un directeur chargé de l'application. Il faudrait également examiner cette recommandation pour voir comment l'intégrer.

Enfin, sa dernière recommandation et non la moindre concerne la gestion des services de navigation aérienne et l'interrelation qui existe entre la direction du contrôle du trafic aérien et les directions des télécommunications et du génie.

M. Skelly: Monsieur le président, le temps passe et je crois comprendre, monsieur McLeish, que tout ceci s'adressait au ministre. Le rapport terminé couvrira certainement tous les éléments contenus dans le mémoire que nous avons ici, mais serait-il possible d'obtenir la proposition? J'imagine que nous aurons la réponse une fois que le rapport sera terminé. Je présume également que le client c'est votre conseil consultatif.

M. Pepin: Je croyais avoir dit que j'estimais qu'il y avait des limites lorsqu'il s'agit de fournir des informations. Et je croyais que la création d'un comité consultatif près le ministre en vue de mettre en oeuvre le rapport Dubin était quelque chose qui avait été entendu au départ. Cela prouve que le ministre voulait les renseignements qu'il obtenait de son Ministère. Je pense que cette proposition sera accueillie favorablement. En fait, elle ne l'était pas au début, mais elle l'est maintenant par un grand nombre de personnes qui, voyant que cela fonctionne bien, l'appuient. Je pensais qu'il suffisait, dans les circonstances, de communiquer le rapport du comité.

Si vous continuez à consulter tout le monde au sein du Ministère, vous vous apercevrez qu'il y a toute une gamme d'opinions qui ne sont pas tranchées.

M. Skelly: Il ne sera jamais possible d'obtenir de réponses tranchées.

M. Pepin: Je vais essayer de vous dire pourquoi. Je suis ici comme un étudiant qui passe un examen.

Le président: Vous avez écoulé votre temps, monsieur Skelly. Je vous permets une question de plus.

M. Skelly: Malheureusement, la plupart du temps c'est M. McLeish qui a parlé.

Le président: Ce n'est pas M. McLeish qui a posé les questions.

[Text]

Mr. Skelly: The second question, Mr. Chairman, through you to the minister, is the question of some very difficult situations in labour-management relations with the air traffic controllers.

There recently was a proposal to do some re-organization of the northern air space and a committee was struck that involved Transport officials and members of the industry. But the air traffic controllers, the ones who will, I guess, implement this program and follow it, were excluded, and I guess there was a bit of a problem there.

Would it be possible for the air traffic controllers, who probably are as intimately involved in it as other Transport officials and the industry, to be included on that committee for input or as observers?

The second thing is: Do you see any long-term solution to labour-management relations? What techniques might be available to you as minister to try to bring together these two groups in a more improved labour relations climate?

Mr. Pepin: At one point, I made efforts to meet with them occasionally. I must admit that I have not repeated that. We have gone through a very difficult period during the U.S. events. I take the point. Maybe I should resume that effort.

Would you speak about the northern air space study, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Maybe that the air controllers were involved with it.

Mr. McLeish: They were always involved and Air Traffic Services Branch at headquarters has specialists who, in fact, take part in all the discussions and planning toward amendments to the Canadian air space structure. The professionals who work in Air Traffic Services Branch are all controllers with experience ranging from 15 to 25 years.

Mr. Skelly: But employees from the bargaining unit cannot participate. Is that the idea?

Mr. McLeish: Pardon?

Mr. Skelly: Employees out of that bargaining unit, almost—

Mr. McLeish: Are you talking about CATCA itself?

Mr. Skelly: Exactly.

Mr. McLeish: Whether or not CATCA is brought into the picture?

Mr. Skelly: Yes.

Mr. McLeish: Yes, there is a consultation process. Every six months the—

Mr. Skelly: But not on the committee itself.

Mr. McLeish: On some committees, yes. But what happens is—

[Translation]

M. Skelly: Ma deuxième question que je vais poser monsieur le président et qui s'adresse au ministre touche à la question épineuses des relations employeur-employés chez les contrôleurs aériens.

On a proposé récemment de réorganiser l'espace aérien du Nord et un Comité composé de hauts fonctionnaires du ministère des Transports et de représentants de l'industrie a été saisi de cette question, mais non les contrôleurs aériens en étaient exclus alors que si je ne m'abuse, ce sont eux qui doivent mettre en oeuvre le programme et le suivre. Donc il y a un petit problème.

Serait-il donc possible d'inclure les contrôleurs aériens dans ce comité en tant qu'observateurs ou autrement? Car cette question les touche d'aussi près que les fonctionnaires du ministère des Transports et les représentants de l'industrie.

Deuxièmement: Voyez-vous une solution à long terme au problème des relations employeur-employés? En tant que ministre, que pouvez-vous faire pour tenter de rapprocher ces deux groupes dans un climat plus favorable?

M. Pepin: A un moment donné, j'ai essayé de les rencontrer à l'occasion. Je dois avouer que je ne l'ai pas fait très souvent. Nous sommes passés par une période très difficile pendant les événements survenus aux États-Unis. Mais j'enregistre et j'essaierai de déployer de nouveaux efforts.

Monsieur McLeish, pourriez-vous parler de l'étude sur l'espace aérien du Nord?

M. McLeish: Oui, monsieur le ministre.

M. Pepin: Les contrôleurs aériens y ont peut-être participé?

M. McLeish: Ils y ont toujours participé et la direction des services du trafic aérien du bureau central est dotée de spécialistes qui prennent part à toutes les discussions et au processus de planification visant à modifier la structure de l'espace aérien canadien. Tous les professionnels de cette direction sont des contrôleurs qui ont au moins 15 à 25 ans d'expérience.

M. Skelly: Mais les employés qui font partie de l'unité de négociations ne peuvent pas participer, n'est-ce pas?

M. McLeish: Comment?

M. Skelly: Les employés qui ne font pas partie de l'unité de négociations, pratiquement . . .

M. McLeish: Parlez-vous de l'Association elle-même?

M. Skelly: Oui.

M. McLeish: Si celle-ci peut ou non intervenir?

M. Skelly: Oui.

M. McLeish: Oui, il ya un processus de consultations. Tous les six mois, le . . .

M. Skelly: Mais ils ne peuvent siéger au comité lui-même?

M. McLeish: Ils peuvent siéger à certains comités. Mais ce qui se produit c'est que . . .

[*Texte*]

Mr. Skelly: But not on northern air space redistribution.

Mr. McLeish: —that, on this one—I do not recall, but I am willing to find out and let you know.

Mr. Skelly: Okay.

Mr. McLeish: But normally what happens is that at the six-monthly consultation, which covers all issues other than collective bargaining issues, the branch director sits down with the president of CATCA, each with their assistants, and they review what is going on. At that time, subjects such as that come up and CATCA may ask if it can participate. Usually, there is an arrangement worked out. But I will find out about this particular one.

Mr. Skelly: Is there a commitment, if they are not participating, to look seriously at including them in the—

Mr. McLeish: We are always prepared to do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

I would like now to take this opportunity to thank the minister and his officials for coming today to answer the questions of the committee and particularly to thank the minister for his generosity of time in staying quite well beyond the normal adjournment time of the committee.

Mr. Pepin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

M. Skelly: Ils ne peuvent pas faire partie du comité sur la restructuration de l'espace aérien du Nord?

M. McLeish: —c'est que, pour ce comité—je ne m'en souviens pas, mais je vous fournirai l'information.

M. Skelly: D'accord.

M. McLeish: Mais habituellement, lors de la consultation qui a lieu à tous les six mois, et qui couvre toutes les questions autres que celles des négociations collectives, le responsable de la direction rencontre le président de la CATCA chacun étant accompagné de leurs adjoints, et ils examinent la situation. À ce moment-là, ce genre de question est soulevée et la CATCA peut demander à participer. Habituellement, on fait des arrangements. Mais au sujet du comité dont vous parlez, je vais me renseigner.

M. Skelly: Au cas où l'Association ne pourrait participer, songe-t-on sérieusement à les inclure à l'avenir dans le . . .

M. McLeish: Nous avons toujours été disposés à le faire.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

J'aimerais maintenant profiter de cette occasion pour remercier le ministre et ses hauts fonctionnaires pour être venus aujourd'hui répondre à nos questions. Et j'aimerais particulièrement remercier le ministre pour être resté aussi longtemps avec nous et avoir dépassé l'heure habituelle de l'ajournement.

M. Pepin: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La séance est levée jusqu'à convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Ranald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Ranald Quail, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne;

M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Thursday, April 22, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le jeudi 22 avril 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: Crédits 1 et 5—
Programme de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael
Corbin
Côté (Mrs.)
Dantzer
Flis

Forrestall
Fulton
Gourd
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Mayer
McDermid
McRae
Nowlan

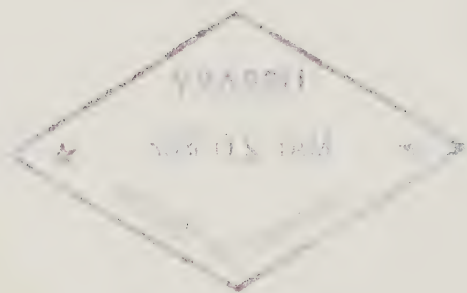
Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 22, 1982

(96)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Mrs. Côté, Messrs. Dantzer, Deniger, Flis, Forrestall, McDermid, Nowlan and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Admiral Andrew L. Collier, Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental administration Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., Tuesday, April 27, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 AVRIL 1982

(96)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h40 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, M^{me} Côté, MM. Dantzer, Deniger, Flis, Forrestall, McDermid, Nowlan et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface et l'amiral Andrew L. Collier, commissaire, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 27 avril 1982, à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul,

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, April 22, 1982

• 1538

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983, as agreed to at our meeting of April 20, 1982. We shall resume consideration of Votes 1 and 5.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures.....\$86,329,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures.....\$11,224,000

The Vice-Chairman: These votes are listed in the blue book on pages 30-6 to 30-17.

I would like to welcome the officials of the Department of Transport: Admiral Collier at microphone 9; Mr. Kroeger, Deputy Minister, at microphone 10; Mr. McLeish, Air Administrator, at microphone 11; and Mr. Giroux, Surface Administrator, at microphone 12.

Unless the officials have opening statements, we will begin the questioning with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

As you had a reasonable go at some general policy matters earlier in the week, I will tend—if I might, for a minute or two—to look at things a little bit more administrative.

• 1540

Given the reality, Mr. Chairman, perhaps the deputy minister or the admiral might care to address this question. Given the presentation in the chamber yesterday of a petition embodying some 72,000 signatures with respect to air search and rescue, and the ministers' responses of a short hour ago—including a response by the Minister of National Defence—there can be no doubt that while everything is being done that can be done—and I acknowledge that—to make sure that the limited search-and-rescue capacity that we have is equitably distributed and is being used most efficiently, we do not have resources for safety at sea—for search and rescue in the marine element.

Given the now clear indication from responses today and earlier responses that indeed our problem is money, can the deputy minister indicate to the committee in general terms—and where possible, specific terms—what measures are being contemplated interdepartmentally among Transport and Defence and other agencies with respect to removing what is now the clear incapacity of our present capability to meet emergency situations? Are we talking about it actively? Could

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 22 avril 1982

Le vice-président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi touchant le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, comme convenu lors de notre réunion du 20 avril 1982. Nous en sommes aux crédits 1 et 5.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—dépenses de fonctionnement.....\$86,329,000

Crédit 5—Administration centrale—dépenses en capital.....\$11,224,000

Le vice-président: Ces crédits se trouvent aux pages 30-7 à 30-17 du Livre bleu.

Je souhaite la bienvenue aux représentants du ministère des Transports: l'Admiral Collier au micro 9; M. Kroeger, sous-ministre, au micro 10; M. McLeish, administrateur des transports aériens, au micro 11; et M. Giroux, administrateur des transports de surface, au micro 12.

A moins que ces messieurs n'aient une déclaration initiale à faire, c'est M. Forrestall qui commencera à les interroger.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Comme on vous a déjà pas mal interrogé cette semaine sur les questions de politique générale, j'essayerai, si vous me permettez quelques minutes, d'examiner certains points de nature un peu plus administrative.

Étant donné les circonstances, peut-être que le sous-ministre ou l'amiral pourra me répondre. Sachant que l'on a déposé hier à la Chambre une pétition signée par 72,000 personnes sur les opérations de recherche aériennes et de sauvetage, et que les ministres ont répondu il y a à peine une heure, notamment le ministre de la Défense nationale, il est bien évident que si l'on sait tout ce que l'on peut, et je n'en doute pas, pour s'assurer que nos capacités limitées de recherche et de sauvetage sont équitablement réparties et utilisées le plus efficacement possible, il n'en demeure pas moins que nous ne disposons pas de ressources pour la sécurité, pour la recherche et pour le sauvetage marins.

Sachant qu'il est maintenant clair, après les réponses que nous avons eues aujourd'hui et auparavant, qu'il s'agit vraiment d'une question d'argent, le sous-ministre pourrait-il indiquer au Comité précisément, si possible, sinon de façon générale, les mesures que l'on envisage, au ministère des Transports et de la Défense ainsi que dans d'autres organismes, pour remédier à notre incapacité actuelle à réagir en cas d'urgence? Est-ce vraiment sérieusement à l'étude? Peut-on, par exemple,

[Texte]

we look forward, for example, in supplementary estimates to additional funding to try and beef up physical capability? In short, if the deputy minister could, Mr. Chairman, address himself to it both generally and specifically, I would appreciate it.

Mr. A. Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Forrestall is probably aware, Mr. Chairman, of the interdepartmental evaluation that was commissioned by the cabinet. The conduct of that evaluation has taken somewhat longer than anyone would have wanted, but a final report is now in existence. The findings of the evaluation were considered earlier this week at an interdepartmental meeting that Admiral Collier and I attended. The intention of the officials at the conclusion of that meeting was to present proposals to the ministers on the basis of this evaluation—which was begun in the summer of 1980—to present proposals to the ministers within two months. So prior to the House rising for the summer, I think that there is a good prospect that the cabinet will, in fact, have arrived at some conclusions about future needs in the search-and-rescue area.

Mr. Forrestall: I appreciate that, Mr. Chairman. I also appreciate the difficulty, in the absence of the minister, of asking just what the hell is in the report so that we would have some idea what to pursue.

But in a broad general way, could the deputy minister, Mr. Chairman, indicate whether or not among the proposals there will be suggestions for beefing up? Indeed, are you looking seriously at spending more money on much needed additional equipment? Are we looking in these areas, or does your final report—and I hope it does not—deal generally in an improved distribution and efficiency of the equipment we have on hand?

Mr. Kroeger: First of all, the report takes a very broad approach. It addresses the need for measures that would serve to prevent search-and-rescue incidents from arising in the first place. These lie in areas such as public education on boating safety, the question of enforcement to ensure more regular filing of flight plans, the question of electronic locator transmitters—a range of measures of that kind.

• 1545

Secondly, the report does address a number of areas in which the search-and-rescue program could be made more effective: for example, through better use of volunteers; through more multi-tasking of vessels; through the use of groups of one kind or another across the country; as well as some technological improvements.

Without going into a lot of detail, as this is a matter that will be addressed in public at a later date, the report does not find evidence that significant numbers of lives could have been saved, in the past couple of years, for example, had there been more resources. The analysis of the various cases indicates that quite often, in the marine search-and-rescue situation, for example, either the victims are dead in a matter of minutes in very cold water, or else they in fact survive for an extended period of time and are rescued. So the report in itself does not

[Traduction]

espérer un budget supplémentaire pour essayer de renforcer nos capacités? Bref, si le sous-ministre le peut, j'aimerais, monsieur le président, qu'il me réponde de façon générale, et en me donnant quelques détails.

M. A. Kroeger (sous-ministre, ministère des Transports): M. Forrestall sait, probablement monsieur le président, que le Cabinet a demandé que l'on effectue une évaluation interministérielle. Cela a pris un peu plus de temps que l'on ne voulait mais le rapport final est maintenant prêt. Les résultats de cette évaluation ont été examinés cette semaine dans une réunion interministérielle à laquelle l'amiral Collier et moi-même avons pris part. L'intention à la conclusion de cette réunion était de présenter des propositions aux ministres sur la base de l'évaluation en question qui a débuté à l'été 1980. Nous entendons soumettre ces propositions aux ministres dans les deux mois. Avant donc que la Chambre ne s'ajourne pour l'été, il est très probable que le Cabinet sera parvenu à certaines conclusions quant aux besoins futurs dans le domaine de la recherche et du sauvetage.

M. Forrestall: Je remercie le sous-ministre, monsieur le président. Je comprends également qu'il est difficile, le ministre étant absent, de demander ce que contient ce rapport afin de savoir à quoi s'atteler.

Toutefois, le sous-ministre pourrait-il nous dire en gros, monsieur le président, s'il est question dans ses propositions de renforcer notre capacité actuelle? Est-ce que l'on envisage sérieusement de dépenser davantage pour acheter du matériel supplémentaire? Les recommandations portent-elles là-dessus ou, j'espère qu'il n'en est rien, ce rapport final traite-t-il en général d'une meilleure répartition et d'une plus grande efficacité du matériel déjà à notre disposition?

M. Kroeger: Tout d'abord, le rapport envisage très globalement la question. On s'y interroge sur les mesures à prendre pour éviter les circonstances qui nécessitent des opérations de recherche et de sauvetage. Il s'agit par exemple de l'éducation du public sur la sécurité marine, de l'application des règlements pour s'assurer que les plans de vol sont régulièrement déposés, la question des radiobalisés de détresse, tout un éventail de mesures de ce genre.

Deuxièmement, le rapport couvre réellement un certain nombre de domaines dans lesquels on pourrait améliorer l'efficacité du programme de recherche et de sauvetage: par exemple, en utilisant mieux les bénévoles; en utilisant davantage de bateaux polyvalents; en utilisant des groupes d'un genre ou d'un autre dans tout le pays; en apportant certaines améliorations technologiques.

Sans entrer dans les détails, étant donné que c'est une question dont on discutera en public ultérieurement, le rapport ne semble pas conclure que l'on aurait pu sauver beaucoup de vies ces quelques dernières années, par exemple, si l'on avait disposé de ressources supplémentaires. L'analyse des différents cas semble montrer que très souvent, dans les opérations de recherche et de sauvetage marin, par exemple, soit les victimes meurent en quelques minutes si l'eau est très froide, soit elles survivent pendant assez longtemps et peuvent donc être sau-

[Text]

present a clear case for a major increase of resources, but certainly identifies ways in which resources could be used more effectively. Whatever may have been the situation in the past, there is always the prospect of a situation arising in the future where quicker deployment, better-positioned equipment, this type of thing, could make the difference.

Mr. Forrestall: Could I, Mr. Chairman, while I am on this, in a more specific way... Until we see the report, it is difficult for me to be critical as to whether or not in my view that conclusion is a correct one. I would like to see the evidence for it.

Could I, in a more specific area, ask whether or not the report deals with emergency training? You talk about education, some tougher requirements and laws. Are we dealing, in a sense, with upgrading marine emergency training? I have in mind, of course, the school down here near Morrisburg, down near the Chrysler farm—the SIU industry school. Do you touch on the upgrading of that, the contemplation of the injection of some federal funds so that we might establish at least one good emergency school or crew training—and upgrading, I would suspect, from time to time—and retraining of those who have been at sea, albeit in some instances for many, many years, but who may never have had access to good emergency training? Are we looking at areas such as this?

Mr. Kroeger: I do not recall whether the report specifically refers to the school Mr. Forrestall mentions. There is no doubt, though, that training, in a variety of ways, is an important factor. Whether we are talking about educating, in the broadest sense, the public on some of the common-sense precautions you can take, whether one is talking about the training of volunteers, or the marine rescue auxiliary and other groups that might be established, or the training of personnel on multi-tasked crafts such as those of the Department of Fisheries and Oceans, we recognize the importance of doing more training in the future.

Now there is a second dimension to this, which is the training of ships' crews. This again is a serious problem area. It can be traced back to a shortage of adequately qualified marine personnel in Canada. This is a comprehensive shortage. Every year the Minister of Transport has to issue a substantial number of exemptions from various requirements because there are not qualified people available who meet those requirements.

• 1550

Certain of the marine incidents, of which Mr. Forrestall is no doubt well aware, indicate the problems that arise when one has inadequately trained ships' crews who do not know how to respond in an emergency. So the problem of ships' crews is a serious one. It is not an easy one to deal with because of the range of problems that account for the shortage of ships' crews. There is no one factor that one can address to solve the problem.

[Translation]

vées. Le rapport ne semble donc pas conclure qu'il faille considérablement augmenter nos ressources mais il contient certainement des recommandations sur la façon d'utiliser plus efficacement ces ressources. Quelle qu'ait été la situation par le passé, on peut toujours penser qu'une situation à l'avenir exigera d'intervenir rapidement, d'être mieux placé, etc., si l'on veut obtenir quelque succès.

M. Forrestall: Pourrais-je, monsieur le président, pendant que je suis là-dessus, demander quelques précisions? Tant que nous n'aurons pas vu le rapport, il m'est difficile d'en critiquer les conclusions. J'aimerais évidemment voir ce qu'il contient.

Sur une question plus précise, pourrais-je donc demander si ce rapport traite de la formation nécessaire pour répondre aux cas d'urgence? Vous parlez d'éducation, d'une application plus stricte des lois et je me demande si vous envisagez également d'améliorer la formation donnée pour répondre aux situations d'urgence en mer? Je pense évidemment à l'école près de Morrisburg, près de la firme Chrysler, de l'école industrielle SIU. Est-il question d'améliorer la formation qui y est dispensée, envisage-t-on de consacrer certains fonds fédéraux à l'établissement d'au moins une bonne école de secours d'urgence ou de formation des équipages et je suppose de recyclage régulier pour ceux qui vont en mer, même si dans certains cas cela fait des années qu'ils vont en mer mais qui n'ont peut-être jamais reçu de bonne formation pour apporter des secours d'urgence? Ce genre de chose est-il envisagé?

M. Kroeger: Je ne sais plus si le rapport fait précisément allusion à l'école dont parle M. Forrestall. Il ne fait toutefois aucun doute que la formation, à divers égards, est un facteur important. Que l'on parle d'éducation, au sens large du terme, du public sur certaines des précautions élémentaires à prendre, de la formation de bénévoles ou d'auxiliaires de sauvetage marin ou encore d'autres groupes que l'on pourrait créer, de la formation des équipages des bateaux polyvalents comme ceux du ministère des Pêches et Océans, il s'agit évidemment de renforcer ce que l'on fait déjà.

Il y a évidemment une deuxième dimension qui est la formation des équipages de navires eux-mêmes. C'est également un point névralgique. On peut dire qu'il y a pénurie de personnel naviguant qualifié au Canada. C'est général. Tous les ans, le ministre des Transports doit accorder un nombre important d'exemptions faute de personnel qualifié qui répond à toutes les exigences.

Certains des accidents marins dont M. Forrestall est sans doute au courant révèlent les problèmes que l'on a lorsque l'équipage d'un navire n'est pas suffisamment bien formé et ne sait pas comment réagir en cas d'urgence. Le problème des équipages de navires est donc très sérieux. Il n'est pas facile à traiter car l'éventail des problèmes qui le cause est énorme. Ce n'est pas un problème unique qui pourrait être facilement résolu.

[Texte]

Mr. Forrestall: I will pass for now.

The Vice-Chairman: Are you finished?

Mr. Forrestall: No, I am not finished, but I will pass for now.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. You are as co-operative as ever. Mr. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord relever, en ce qui concerne le programme de l'administration, le nombre d'années-personnes et l'effectif total à l'administration centrale. Je constate que le taux de croissance des années-personnes semble quelque peu diminué par rapport à ce qu'il était, par exemple en 1980-1981; vous prévoyez une augmentation de 21 années-personnes. Je voudrais savoir des témoins s'il y a une politique de gel du taux de croissance des effectifs en place à l'heure actuelle ou non. Je voudrais savoir si ce nombre de personnes prévues est adéquat pour répondre aux exigences du ministère, sinon, quels secteurs seraient les plus affectés par cette croissance lente, si je peux employer l'expression.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Merci, monsieur le président.

D'abord, il n'y a pas de gel, mais le Conseil du Trésor est très exigeant. On doit présenter des arguments pour démontrer que les besoins sont sérieux. Le Conseil du Trésor limite l'augmentation des effectifs de la Fonction publique. Alors, vous constatez qu'il y a une croissance assez modeste.

En ce qui concerne l'avenir, à mon avis, les besoins les plus importants sont dans l'administration de l'air. Le juge Dabon a fait des études au sujet des inspecteurs. Nous avons, par exemple, besoin de plus de contrôleurs aériens. Dans ce domaine, ce sont des questions de sécurité publique. En fait, en ce moment, une étude est en cours pour déterminer les besoins de l'administration de l'air pour cette année et l'année prochaine.

• 1555

M. Corbin: Maintenant, je constate, en comparant les colonnes de chiffres, que les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés connaissent par contre un taux de croissance assez fulgurant. Aux prévisions de 1980-1981, on anticipait presque 4.8 millions de dollars au chapitre des contributions aux régimes d'avantages sociaux. Ce chiffre est censé passer à presque 6.8 millions de dollars pour l'année fiscale, soit une augmentation de quelque 2 millions de dollars. C'est un taux de croissance quand même assez prononcé, très fort même. Comment expliquez-vous cette augmentation substantielle des contributions aux régimes d'avantage sociaux?

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je regrette, je n'ai pas la réponse à cette question, mais on va faire des recherches et on communiquera les renseignements à M. Corbin.

[Traduction]

M. Forrestall: Je vais maintenant laisser la parole à quelqu'un d'autre.

Le vice-président: Avez-vous terminé?

M. Forrestall: Non, mais je vais laisser quelqu'un d'autre prendre la parole.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Vous êtes toujours très coopérant. Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to refer to the number of person-years and to the total strength in the administration program. I understand that the rate of increase in person-years seems lower than it was, for instance, in 1980-81; you are forecasting an increase of 21 person-years. Could the witnesses tell us whether there is a freezing of the rate of increase of the total strength at the present time? I would like to know whether the additional number of person-years forecast will adequately meet the department needs and, if not, what sectors will be most affected by this slow increase, if I can use that phrase?

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, there is no freeze, but the Treasury Board is very demanding. Arguments must be made that the needs are quite urgent. The Treasury Board has limited the increase of the Public Service strength. So we do have a relatively low increase.

As far as the future is concerned, I think that the most important needs will be in the air administration. Mr. Justice Dabon has been studying the issue of inspectors. We will for instance need more air controllers. In this field, it is a matter of public safety. Indeed, a study is underway to identify the needs of the air administration for this year and the next one.

Mr. Corbin: Now I see that the contributions to employee-benefit plans will increase quite substantially. In the 1980-1981 estimates, the figure was close to \$4.8 million for contributions to employee-benefit plans. This figure is to increase to \$6.8 million this year, an increase of roughly \$2 million. This rate of increase is quite substantial. How can you explain this substantial increase in the contributions to employee-benefit plans?

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am sorry but I do not have the answer to this question. We will look into it and forward the information to Mr. Corbin.

[Text]

M. Corbin: Eh bien, c'est une question assez importante, monsieur le président, parce que sur un montant total de 6.8 millions de dollars, on connaît, depuis deux ans une augmentation de 2 millions de dollars à ce seul chapitre. Il doit y avoir des programmes de prestations quand même assez généreux pour qu'on puisse accuser un taux d'augmentation aussi prononcé. Alors, je pense que tout le Comité serait intéressé à connaître la réponse.

Maintenant, je voudrais me pencher une seconde sur la région Atlantique au sujet de votre bureau de Moncton. Je ne sais pas si vous avez la réponse en main, mais vous me semblez avoir là-bas pas mal de monde au service du ministère des Transports. Vous en avez au service aérien, vous en avez sans doute au service des transports en surface et des services maritimes. Pouvez-vous me dire combien vous avez, effectivement, de personnes à votre bureau de Moncton?

M. Kroeger: Le bureau de Moncton est seulement un bureau pour les services aériens. C'est sous l'administration régionale et je demanderais à M. McLeish de répondre à la question. Vous voulez savoir combien il y a de personnel à Moncton?

M. Corbin: Oui..., combien vous avez de personnes.

Mr. Walter M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I believe I have the number here but I will probably have to take a few minutes to look it up. But it is approximately in the neighbourhood of about 1,500 people for the Moncton region. And in Moncton itself, I would guess it is of the order of 200 or 300, but I would have to look it up.

Mr. Corbin: And they would be mostly concentrated in that building on Main Street.

Mr. McLeish: They are in two buildings, the federal building and one on the west side of town where we have all our personnel dealing with air navigation and air regulatory services.

M. Corbin: Quel personnel avez-vous dans la région des Maritimes ou au Nouveau-Brunswick pour vous occuper des problèmes de transport de surface?

M. Kroger: Il n'y a personne qui s'occupe des problèmes de transport de surface... pas au Nouveau-Brunswick, je pense. L'administration de transport en surface est ici. Il y a certaines ententes avec les gouvernements provinciaux, par exemple, au sujet des routes. Également, les services ferroviaires sont fournis par VIA Rail, par le CN ou le CP. Et si je me trompe, M. Giroux pourra me corriger, mais je pense qu'il n'y a personne.

M. Corbin: Est-ce que ce n'est pas un anachronisme que toutes les questions relatives au transport de surface au Nouveau-Brunswick soient dirigées depuis Ottawa, et que vous n'ayez pas sur place quelqu'un qui puisse étudier de façon pertinente, intelligente et éclairée, les besoins de la province du Nouveau-Brunswick, et que vous vous fiez en tout et partout aux opinions qui vous sont transmises par les autorités provinciales?

[Translation]

Mr. Corbin: Well, it is quite an important issue, Mr. Chairman, because on a total of \$6.8 million there has been an increase of \$2 million in the last two years. The benefit plans have to be quite generous to translate in such a substantial increase. So I think that the committee would be very interested in this answer.

I will now for a second refer to the Atlantic region and more specifically to your Moncton office. I do not know whether you have the answer at hand but you seem to have quite a few people working for the Department of Transport. Some work in the air transportation program, some in the surface transportation program and some in the marine transportation program. Could you tell us exactly how many people you have in your Moncton office?

Mr. Kroeger: The Moncton office is only for air transportation. It is under the regional administration and I will ask Mr. McLeish to answer your question. Would you know how many people we have in Moncton?

Mr. Corbin: Yes, how many people?

M. Walter M. McLeish (administrateur, administration des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, je crois avoir le chiffre ici, mais il va me falloir quelques minutes avant de le trouver. C'est environ 1,500 personnes pour la région de Moncton. A Moncton même, je suppose que c'est 200 ou 300, mais je vais vérifier.

M. Corbin: Et ils seraient à peu près tous dans l'immeuble de la rue principale.

M. McLeish: Ils sont dans deux immeubles, l'immeuble fédéral et un autre immeuble à l'ouest de la ville où nous avons tout le personnel qui s'occupe de la navigation aérienne et des services de réglementation aérienne.

Mr. Corbin: What is your strength in the maritime region or in New Brunswick for surface transportation?

Mr. Kroeger: We do not have anyone dealing with surface transportation... At least not in New Brunswick, I think. The surface transportation administration is here. We have entered some agreements with the provincial governments for roads, for instance. We also have some agreements for the railway services provided by Via Rail, CN or CP. If I am not mistaken, Mr. Giroux would correct me, we do not have anyone there.

Mr. Corbin: Is it not strange that all matters of surface transportation in New Brunswick are dealt with in Ottawa and that you do not have anyone in the field to effectively study the needs of New Brunswick in an intelligent and an enlightened manner and that you only rely on the opinions of the provincial authorities?

[Texte]

[Traduction]

• 1600

M. Kroeger: La plupart des besoins sont des besoins de routes; c'est donc une responsabilité provinciale. Nous avons du personnel à Ottawa qui peut faire des analyses. Dans notre bureau de planification stratégique, nous avons du personnel qui s'occupe des relations fédérales-provinciales, et nous avons du personnel à l'administration du transport de surface. Mais la nature de nos activités dans une province comme le Nouveau-Brunswick n'exige pas que nous ayons du personnel décentralisé.

M. Corbin: Je dois m'inscrire en faux par rapport à ce que vous dites, parce qu'il y a eu une série de décisions de prises, des décisions qui reposaient sans doute sur des recommandations de l'administration centrale ici à Ottawa, qui ont fait que les transports en surface au Nouveau-Brunswick ont été et sont encore jusqu'à un certain point relativement désorganisés. Je pense qu'on vient de mettre le doigt sur le problème: il y a trop de décisions qui se prennent à partir d'Ottawa sans suffisamment de consultation avec les joueurs impliqués au niveau provincial. Là-dedans je n'inclus pas seulement les gouvernements provinciaux, les fonctionnaires, les bureaucrates provinciaux, les députés fédéraux et provinciaux. Il y a toute une population qui demande à être servie, qui demande à être consultée; il y a des transporteurs de l'industrie privée, il y a des particuliers qui doivent se déplacer. Je crois qu'avec la forte concentration que vous avez au niveau des services de l'air à Moncton, le ministère pourrait se permettre le luxe d'avoir au moins quelques personnes sensibilisées aux besoins des transports en surface, qu'il s'agisse des routes, du rail ou d'autre chose. Messieurs, il y a eu des éléments de décision apportés depuis 18 mois qui ne font certainement pas l'affaire des citoyens et des contribuables du Nouveau-Brunswick, et j'ai l'impression que les hauts fonctionnaires du ministère sont partiellement responsables des décisions ministérielles qui ont suivi, parce que les députés n'ont pas toujours réussi à convaincre le ministre de prendre une décision contraire.

Toujours est-il, que je me demande comment il se fait, par exemple, que vous puissiez laisser enlever des trains de passagers alors que d'autres modes de transport ne sont pas en place pour accommoder le public? Je m'interroge sérieusement là-dessus!

Une dernière remarque, monsieur le président, parce que j'ai l'impression que mon temps est écoulé...

Le vice-président: Vous avez quelques minutes encore.

M. Corbin: Oui, merci. Le ministre, comme je le disais l'autre jour, vous étiez ici, vous étiez témoin..., le ministre a engagé les fonctionnaires fédéraux et provinciaux à s'impliquer dans une étude multimodale pour déterminer quels sont les autres besoins en matière de transport au Nouveau-Brunswick et ailleurs. J'ai demandé au ministre si le public allait être impliqué dans le processus, et il m'a dit que non. Compte tenu de votre...

... your batting average on the last decisions, I think that you and the minister would be well advised to plug the public into any process in which you may now be involving yourself with

Mr. Kroeger: Most of the needs relate to routes; it is therefore a provincial responsibility. We have some people in Ottawa to undertake some studies. In our strategic planning office, we have some people in charge of federal-provincial relations and we also have some staff within the surface transport administration. But the nature of our operations in a province like New Brunswick does not require that we decentralize our staff.

Mr. Corbin: I beg to disagree with you because following a series of decisions made on the recommendations of the departmental administration here in Ottawa, surface transportation in New Brunswick has been and still is quite disorganized. I think we have just put our finger on the problem: too many decisions are made in Ottawa without enough consultation with the people concerned at the provincial level. I am not only referring to provincial governments, civil servants, bureaucrats, federal and provincial members of Parliament. It is the people who have to be served and who want to be consulted; the private carriers, the individuals who have to travel. I think that with all the people you have working in the air transportation administration in Moncton, the department could allow itself the luxury of having at least some of its staff sensitive to the surface transportation needs, whether it be roads, rail or others. Gentlemen, some of the decisions made in the last 18 months have certainly not met the needs of the citizens and taxpayers of New Brunswick, and I have the feeling that the high officials in the department are partly responsible for departmental decisions that followed because the members of Parliament have not always been able to convince the minister to reverse the decisions.

Anyway, I wonder how it is, for instance, possible that you let passenger train services disappear when there are no other modes of transportation? I really wonder!

One last comment, Mr. Chairman, because I have the feeling that my time has expired...

The Vice-Chairman: You still have a few minutes.

Mr. Corbin: Thank you. As I was saying the other day, and you were here, you were a witness, the minister has asked federal and provincial officials to start a multi-mode study to identify transportation needs in New Brunswick and elsewhere. I asked the minister whether the people were going to be involved in the process and he answered, no. Given your...

... compte tenu du résultat moyen de vos dernières décisions, je pense que le ministre et vous-même seraient bien avisés de faire participer le public à tout processus touchant la détermi-

[Text]

respect to determining what is good for the public in the Maritimes. Otherwise, you are going to wake up with some surprises, I am afraid.

• 1605

I would like to ask specifically about that commitment made by the minister—I think it was in February—that a federal-provincial task force would be set up immediately to look into the intermodal aspects of transportation in the Maritimes. Has that, in fact, been set up? If so, who is on that committee? What work have they done so far, and what is their agenda for the oncoming period?

Mr. Kroeger: I think the task force to which Mr. Corbin refers is, in fact, the group of officials that he was discussing with the minister the other day. Part of the agreement between the federal government and the three maritime provinces, which was concluded at the end of January, was that officials would get together to do some multimodal planning for the longer term. That is barely getting under way; I think there has been one meeting.

A fairly long view—I think five years—is being taken in this examination. It will also be a relatively broad kind of study. Once the thing has made some headway, once some of the relevant factors have been identified and some possible conclusions are out, it is not at all excluded that that would then be put out for some kind of public discussion, in the form of a discussion paper or whatever. There could be various forms of consultation, including between the minister and members of Parliament from those provinces. No doubt provincial ministers might wish to do the same with some of their caucuses.

That kind of discussion can take place, but it cannot take place at this stage. Until some kind of headway has been made in at least putting some hypothetical propositions together, there could be no focus for a public discussion. But that could be considered for a future date.

Mr. Corbin: I would disagree on that point of view. I think the public right now is so much up in arms against the lack of certain basic qualities that they would be prepared at any time—on short notice—to sit down with you and to tell you what they need. Rather than proceed by hypothetical situations, I think you ought to sit down right away and ask the public to give you some feedback on what it needs and wants, from the private citizen all the way up to the transportation firms.

I think that the way you intend to proceed... I thought there was a much greater sense of urgency in the minister's statement than the long view—the long five-year study—that you are talking about now. That was not my understanding of the minister's commitment. If that is all it is, as far as I am concerned that is just another ongoing study to keep some people in your shops busy over the years.

I am telling you that the needs and the adjustments to be made are such that they command a much more urgent

[Translation]

nation des besoins du public dans les Maritimes. Sinon, j'ai bien peur que vous vous réveilliez avec quelques surprises.

J'aimerais maintenant revenir plus précisément sur un engagement pris par le ministre, je crois que c'était en février, touchant un groupe de travail fédéral-provincial qui devait être immédiatement institué pour examiner les aspects intermodaux du problème des transports dans les Maritimes. Ce groupe existe-t-il? Dans l'affirmative, qui en fait partie? Qu'a-t-il fait jusqu'ici et quel est leur programme immédiat?

M. Kroeger: Je crois que le groupe de travail dont parle M. Corbin est le groupe de fonctionnaires dont il parlait avec le ministre l'autre jour. Une partie de l'entente conclue avec le gouvernement fédéral et les trois provinces maritimes à la fin janvier était que des fonctionnaires étudient ensemble une forme de planification multimodale à long terme. Cela commence à peine; je crois qu'ils se sont réunis une fois.

Cet examen porte sur une période assez longue, cinq ans si je ne m'abuse. Ce serait également une étude relativement globale. Une fois que les choses auront bien commencé, une fois que l'on aura pu identifier certains facteurs pertinents et que l'on pourra tirer quelques conclusions, il n'est pas du tout exclu que cela donne ensuite lieu à un débat public sous forme de document de travail, par exemple. On peut envisager diverses formes de consultation, notamment entre le ministre et les députés de ces provinces. Il est bien certain que les ministres provinciaux voudront probablement en faire autant avec leurs propres députés.

Ce genre de discussion est tout à fait possible mais pas pour le moment. Pas tant que l'on n'aura pas obtenu certains résultats, que l'on ne pourra présenter certaines propositions hypothétiques dont on pourrait alors discuter. C'est néanmoins quelque chose que l'on peut envisager pour l'avenir.

M. Corbin: Je ne suis pas d'accord là-dessus. Je crois que le public est suffisamment furieux de ne pouvoir compter sur certains services essentiels pour commencer immédiatement et sans délai à réfléchir avec vous à cette question et à vous donner son point de vue. Plutôt que d'attendre de présenter des situations hypothétiques, je crois que vous pourriez tout de suite demander au public de vous donner quelques idées sur ce qu'il souhaite et ce dont il a besoin. Cela concerne les particuliers et tout le monde jusqu'aux sociétés de transport.

La façon dont vous entendez procéder... Ma foi, je pensais que le ministre considérerait cette question beaucoup plus urgente et qu'il envisageait autre chose qu'une étude de cinq ans. Ce n'est pas ainsi que j'ai compris ce qu'il a dit. Si c'est tout ce que cela représente, j'estime que c'est encore une de ces études permanentes qui permettra d'occuper vos fonctionnaires pendant quelques années.

Je vous répète que les besoins et les transformations à apporter sont tels qu'il faut agir rapidement et qu'il ne suffit pas d'attendre que les choses se règlent par ordinateur.

[Texte]

approach to the problems than just sitting back and working things out on a computer.

Mr. Kroeger: I should not have left the impression that the study was going to have a five-year perspective. I agree that five years would be a pretty leisurely approach to examining these problems. The intent is, instead of focusing on the immediate future, to look ahead somewhat to see where, over a period of years, one should be trying to take transportation in the maritime provinces. I do not know at the moment what the timetable for the study is. It will be done, I think, in a fairly limited period of time, but it is going to have a five-year horizon.

Mr. Corbin: But you do not know how long it will take?

Mr. Kroeger: No, I do not have a timetable for it at the moment.

Mr. Corbin: Would you venture six months or a year?

Mr. Kroeger: Probably closer to a year, depending on what might be agreed with the three provincial governments.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you.

Mr. Chairman and Deputy Minister, very quickly, I have two or three things; I think some other matters are going to be covered by other colleagues next week when we get specifically on the Air Transport Program.

• 1610

I would like, though, to ask the deputy minister on this matter of the air transportation fuel compensation recovery charge, with the tax there—and, as I understand it, this was a tax imposed on both domestic and international carriers. ATAC, I understand, further warned the departments that this would be in breach of international air agreements, which I gather it has now been found to be, and we are talking about \$46 million. They have stated the thing pretty carefully in terms of the international airlines and the tax that was collected, and now the intent is to give it back to the international air carriers. One of the reasons, as I understand it, why it was suggested this would be a bad thing to do is that it was a discriminatory thing, that it was going to be in breach of the international agreements.

But it was also levied against domestic air carriers. Could you please, Mr. Deputy Minister, tell the committee if because of international air agreements we were forced to give it back—and I guess it is for the \$46 million—why is there any problem in also giving it back to the domestic air carriers, who are, like every air carrier in the world, feeling the crunch of cashflow. Is there not discrimination here?

Mr. Kroeger: We are not the—

[Traduction]

M. Kroeger: Je ne voulais pas dire que l'étude porterait sur cinq ans. Je conviens que ce serait aller très lentement. L'idée est de regarder vers l'avenir, de ne pas se limiter à l'immédiat mais d'essayer d'envisager les transports dans les Maritimes pour plusieurs années. Je ne sais pas exactement quel est le calendrier de l'étude. Je crois qu'elle devrait être assez rapide mais l'horizon a été fixé à cinq ans.

M. Corbin: Mais vous ne savez pas combien de temps cela prendra?

M. Kroeger: Non, je ne sais pas exactement.

M. Corbin: Pensez-vous que ce serait six mois ou un an?

M. Kroeger: Probablement plutôt un an, selon ce que l'on pourra convenir avec les trois gouvernements provinciaux.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci.

Monsieur le président et monsieur le sous-ministre, je voudrais revenir rapidement sur deux ou trois points; je crois que certaines autres questions seront couvertes par mes collègues la semaine prochaine lorsque nous en arriverons précisément au programme des transports aériens.

Cependant, j'aimerais interroger le sous-ministre sur cette question de la taxe imposée aux transporteurs aériens au titre de l'indemnité sur le prix de l'essence. A ma connaissance, elle a été imposée à la fois aux transporteurs nationaux et internationaux. Or, je crois savoir que l'ATAC (Association des transporteurs aériens du Canada) a averti les ministères qu'une telle mesure contreviendrait aux ententes aériennes internationales. Je crois qu'on s'est rendu compte que tel n'était pas le cas. Quoi qu'il en soit, les sommes perçues ont atteint environ 46 millions de dollars. Le ministère s'est exprimé de façon très prudente là-dessus, et maintenant, il a l'intention de rembourser les transporteurs internationaux. Une des raisons pour cela et pour laquelle on a estimé que la mesure serait discriminatoire est qu'elle contreviendrait aux ententes internationales.

Toutefois, les transporteurs nationaux ont aussi été tenus de payer cette taxe. En conséquence, monsieur le sous-ministre, si en raison de conventions internationales, nous sommes forcés de rembourser 46 millions de dollars, pourriez-vous nous dire pourquoi est-il difficile de rembourser les transporteurs nationaux, qui comme tous les autres transporteurs du monde, manquent de ressources d'autofinancement en ce moment. N'y a-t-il pas discrimination ici?

M. Kroeger: Nous ne sommes pas le . . .

[Text]

Mr. Nowlan: I appreciate that Energy, Mines and Resources is involved, that Revenue is involved; but you are the Department of Transport that is supposed to be looking after the interests of those segments of society involved in transport. Now, let us not hide behind all these shells.

Perhaps, to come to the point: Did you, as a department, make any representations to Revenue or Energy, Mines and Resources that, first, it was going to be in breach of international air agreements and it was a bad move; and, secondly, have you made any representations as to why it should not be paid back to domestic air carriers when you are being forced to pay it back to the international air carriers in terms of your interest in transport?

Mr. Kroeger: Without going into the details of interdepartmental debates amongst officials, which Mr. Nowlan can probably imagine the content of, certainly we in the Department of Transport were more conscious than anyone else of the implications for some of our international obligations, of the risks that we could get into international litigation, and we were also very conscious of the rather difficult financial circumstances of Canadian air carriers. But, as I started to say a minute ago, we were not the prime reactors. We are a department of transport, but we are not the department of taxation. In that sense, it is customary that final decisions both about tax measures and about any rebating of taxes are made by the Minister of Finance rather than by any other minister. So we did not have the final word.

Mr. Nowlan: I appreciate, Mr. Kroeger, and thank you for that answer in part that the Department of Transport perhaps did not have the final word. But can you tell me this: Without telling me the contents, within the Department of Transport, did you or your department or any other department seek and receive an opinion from the proverbial law officers of the Crown on this matter? And that question, I think, is proper. I cannot go behind it and ask what the opinion was, but did you seek and obtain an opinion from the officers of the Crown?

Mr. Kroeger: Legal staff participated in the interdepartmental discussions, and the record, I guess, speaks for itself in that lawyers did think that ways could be found of structuring this tax that would keep us out of international litigation. If the advice had been to the contrary, presumably the government would not have moved as it did. But among lawyers there can be more than one opinion on different days.

Mr. Nowlan: Having practised law a little before I became a member of Parliament, I appreciate that. That is why lawyers are there, they have different opinions. But can you tell me from your departmental point of view if there have been any changes in the law offices of the Crown because of those opinions which now have found to be flawed, in terms of the

[Translation]

M. Nowlan: Je n'ignore pas que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et celui du Revenu ont aussi à voir avec cette question; cependant, vous êtes le ministère des Transports, celui qui est censé veiller aux intérêts des secteurs de la société engagés dans le transport. N'essayons donc pas de nous cacher derrière tous ces paravents.

Pour préciser ma pensée, je veux vous poser la question suivante: en tant que ministère, avez-vous fait valoir au ministère du Revenu ou à celui de l'Énergie, des Mines et des Ressources que, premièrement, il se trouverait à ne pas respecter les ententes aériennes internationales, donc que c'était une mesure mal inspirée; et en second lieu, avez-vous plaider pour qu'on ne rembourse pas les transporteurs nationaux alors que vous étiez forcé de le faire dans le cas des transporteurs internationaux ce, en raison de votre conception des transports?

M. Kroeger: Sans vous donner les détails de discussions interministérielles qui ont lieu entre hauts fonctionnaires, et dont M. Nowlan peut probablement imaginer le contenu, nous étions certainement beaucoup plus conscients que quiconque des répercussions sur certaines de nos obligations internationales, de la possibilité qu'on nous intente des poursuites judiciaires internationales, et nous étions aussi tout à fait au courant des difficultés financières assez aiguës des transporteurs aériens canadiens. Cela dit, comme je viens de le préciser, nous n'avons pas été les premiers à réagir car nous sommes le ministère des Transports et non celui de l'Impôt. J'entends par là que, d'ordinaire, la décision définitive ayant trait aux mesures fiscales et à tout abattement d'impôt sont prises par le ministre des Finances plutôt que par un autre titulaire de portefeuille. Ce n'est donc pas nous qui avons eu le dernier mot.

M. Nowlan: Je comprends, monsieur Kroeger et vous remercie d'avoir précisé que le ministère des Transports n'avait peut-être pas le dernier mot. Cependant, pouvez-vous me dire ceci: pouvez-vous me dire si le ministère des Transports ou tout autre ministère a demandé et reçu un avis juridique de la part des avocats de la Couronne sur cette question, ce sans me révéler leur contenu? Je crois que c'est une question tout à fait recevable. Je ne puis vous demander de me révéler le contenu de cet avis, mais avez-vous cherché à l'obtenir et l'avez-vous reçu de la part de ses avocats?

M. Kroeger: Le personnel juridique a participé aux discussions ministérielles, et je crois que les faits démontrent que les avocats ont estimé qu'on pouvait trouver des moyens de percevoir cette taxe sans nous exposer à des poursuites internationales. Si on nous avait donné un avis contraire, le gouvernement n'aurait probablement pas agi comme il l'a fait. Cependant, les avocats peuvent être d'avis différents d'un jour à l'autre.

M. Nowlan: Étant donné que j'ai exercé le droit quelque temps avant de devenir député, je comprends bien cela. C'est pour cela que les avocats sont là, ils ont des avis différents. Pouvez-vous cependant me dire s'il y a eu des changements de personnel au sein des services juridiques de la Couronne à cause des avis donnés puisqu'on s'est rendu compte qu'ils

[*Texte*]

international air carriers anyway? That is a little facetious really, but I would be interested in the answer.

• 1615

Mr. Kroeger: Again, it was not our lawyers, the ones assigned to the Department of Transport, who had the primary determination in this area.

Mr. Nowlan: May I ask you this specific question: I understand it is \$46 million that is involved with the international air carriers; what was the levy and the amount taxed against domestic air carriers? And that is a fact, regardless of what happens to it.

Mr. Kroeger: I would have to get that information. I am sorry, I do not have a figure with me.

Mr. Nowlan: Could you have that by Tuesday?

Mr. Kroeger: Yes. We will get what we can. Mr. Sinclair will be appearing before the committee a little later and will discuss that part. I think Mr. McLeish is coming next week.

Mr. Nowlan: I am certainly glad that my friend from Dartmouth—Halifax East raised that question. That is why I am not going to go into the marine one today, because I certainly hope Mr. Sinclair is going to be, as I know he will, able to answer questions on that marine tax within the ambit of an official of the department. Again, I guess most likely the answer will be that the pooh-bah was made and the buck stops with the Department of Finance. As a member of the Transport committee I am interested as to—and I guess this does get into the interdepartmental range—how vigorous the Department of Transport was in the air compensation tax and-or the marine tax. But I guess you really cannot tread too far there, which of course is one of the frustrations of a committee member. I find frustrating, as do other members, this hocus-pocus of not trespassing too far on something that is very relevant. But certainly I would like to know the fact of how much is involved in the domestic, what was levied against the domestic air carriers.

We talked initially, Mr. Chairman, about the initial legal opinion involving the international air carriers. Could I bring it up to date in view of the fact that we are confronted with this ridiculous position where we are refunding the international air carriers a tax that officials were advised was going to get the government in trouble? Once that fact was on the table, has the department made any representations subsequent to all the opinions of law officers who got the thing going in the first place? Have you recently made any representations to Finance and-or Energy that the tax should be refunded to the domestic air carriers, appreciating full well that others make the final decisions?

[*Traduction*]

étaient mal fondés, j'entends au sujet des transporteurs internationaux? C'est une question peut-être un peu accessoire mais j'aimerais connaître la réponse.

M. Kroeger: Encore une fois, ce n'était pas nos avocats, mais ceux du ministère des Transports, qui avaient les responsabilités les plus importantes dans ce dossier.

M. Nowlan: Une question précise maintenant: je crois savoir que la somme en cause pour ce qui est des transporteurs internationaux est de 46 millions de dollars. Quelle est celle qui a été perçue auprès des transporteurs nationaux? Il s'agit d'un fait brut.

M. Kroeger: Il faudra que je vous obtienne ce renseignement car malheureusement, je ne l'ai pas en main.

M. Nowlan: Pouvez-vous me l'obtenir d'ici mardi?

M. Kroeger: Oui. Nous vous obtiendrons ce que nous pouvons. M. Sinclair comparaitra devant le comité un peu plus tard et discutera de cette question. Par ailleurs, je crois que M. McLeish sera ici la semaine prochaine.

M. Nowlan: Je suis certainement heureux que mon collègue de Dartmouth—Halifax ait soulevé la question. C'est pour cette raison que je n'aborderai pas la question du transport maritime aujourd'hui, car j'espère certainement que M. Sinclair, à titre de haut fonctionnaire du ministère sera en mesure de répondre aux questions portant sur cette taxe maritime. Je suis d'ailleurs certain qu'il le fera. Je suppose qu'il est probable qu'on me réponde que la gaffe a été commise et que la responsabilité en revient au ministère des Finances. En tant que membre du Comité des transports, ce qui m'intéresse, et qui touche aux relations interministérielles, c'est la part prise par le ministère des Transports à cette question de la taxe aérienne et maritime compensatoire. Je suppose cependant qu'on ne peut pas pousser les questions bien loin à cet égard. C'est d'ailleurs une source d'irritation pour un membre de comité. En effet, à l'exemple d'autres membres, je suis très contrarié par ces interdictions sans fondement qui exigent qu'on n'aille pas trop loin lorsqu'on aborde un sujet très pertinent. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir quels montants ont été perçus auprès des transporteurs nationaux.

Monsieur le président, nous avons parlé d'abord des avis juridiques ayant trait aux transporteurs internationaux. J'aimerais aborder à nouveau cette question, compte tenu de la situation ridicule où nous nous trouvons, c'est-à-dire que nous remboursons les transporteurs internationaux après avoir perçu auprès d'eux une taxe que certains fonctionnaires avaient tenue pour susceptible d'entraîner des difficultés pour le gouvernement. Une fois que ces faits ont été connus, le ministère a-t-il fait valoir son point de vue à la suite des avis présentés par tous ces agents juridiques, qui ont été les premiers à lancer la barque? Récemment avez-vous fait des instances auprès du ministère des Finances et de l'Énergie afin que les transporteurs nationaux soient remboursés? Je tiens évidemment compte que ce sont d'autres qui ont le dernier mot à cet égard.

[Text]

Mr. Kroeger: We and the minister have been as energetical-ly involved in this stage of it as we were in the previous one.

Mr. Nowlan: I can see why you have gone up the ladder, Mr. Kroeger. Okay, I will come down to a specific question and then leave it and let other have a chance to ask some detailed questions.

As the deputy minister knows, since he originally comes from the west, somewhere in Alberta there is a gentlemen called Dr. Hugh Horner who was a grain transport co-ordinator and resigned, and a Doug Radke has been the acting grain transport co-ordinator. This was found to be an interesting position which I think the grain industry received constructively. I understand there is a study now on within the department to assess whether this grain transport co-ordinator should remain. Would you please tell me if that is correct, and what the status of the study is—not that you make the decision, I appreciate that the minister makes that—but what is the status of the study? I think I will end with that at this stage.

Mr. Kroeger: The minister did ask for an overall evaluation of the work of the grain transportation co-ordinator last fall. That was undertaken by a former director general of grain transportation in the Department of Transport, Tony Burgess, who unfortunately this winter developed some fairly serious medical problems and is offstage for some months.

• 1620

He completed a first draft of the report which I am sure he would have wanted to refine a good deal before he would have been satisfied with it. Perforce, we have had to use what we have. We have done an examination of that in the department. In addition, the main elements of Mr. Burgess's evaluation are currently being discussed with people like the Wheat Board and the Grain Commission. We will be talking to the grain companies, the wheat pools, and the like.

The Vice-Chairman: It seems like a good person to consult.

Mr. Kroeger: I think the principal players in the grain trade will be asked for their views about this.

Another element that is going to have to be taken into account would be the outcome of Dr. Gilson's consultations about the Crow Rate in Winnipeg, because one of the major subjects under discussion with Dr. Gilson is the whole question of railway performance guarantees. I think my minister has indicated in public that it is quite possible the Grain Transportation Co-ordinator would be the logical body to do the monitoring of railway performance and the evaluation of railway performance against levels of compensation.

So, if anything, the outlook is that there could be an enlarged role for the Grain Transportation Co-ordinator in the future. However, that is a bit premature as a comment on my

[Translation]

M. Kroeger: Le ministre et nous-mêmes avons participé très énergiquement aux discussions relatives à cette étape comme nous l'avons d'ailleurs fait à la phase précédente.

M. Nowlan: Je peux voir pourquoi vous avez gravi les échelons, monsieur Kroeger. Bon, je poserai une question précise après quoi je laisserai la chance à quelqu'un d'autre.

Étant donné que le sous-ministre vient de l'ouest, il n'ignore pas que quelque part en Alberta, vit un certain M. Hugh Horner, qui était naguère coordonnateur du transport des grains, et qui a démissionné, ni que M. Doug Radke est coordonnateur intérimaire. Je crois que l'industrie céréalière a considéré que le poste en question était intéressant. Je crois savoir d'ailleurs qu'une étude est en cours au sein du ministère afin qu'on détermine s'il faut le maintenir. Pouvez-vous me confirmer cela, et m'indiquer de quel genre d'étude il s'agit? Je sais bien que la décision ne relève pas de vous, mais bien plutôt du ministre mais j'aimerais savoir de quel genre d'étude il s'agit. Je crois que ce sera ma dernière question.

M. Kroeger: Le ministre a demandé qu'on effectue une évaluation globale des fonctions du coordonnateur du transport des grains l'automne dernier. Or, le travail a été entrepris par un ancien directeur général du transport des grains au ministère des Transports, M. Tony Burgess, qui a malheureusement connu des ennuis de santé assez graves cet hiver, et qui sera donc inactif pendant quelques mois.

Il a terminé une première version du rapport mais je suis certain qu'il voudrait l'améliorer sensiblement pour en être satisfait. Cependant, nous avons été forcés de nous contenter de la version actuelle. Nous l'avons donc étudiée au ministère. En outre, les principaux aspects du travail de M. Burgess font présentement l'objet d'une discussion avec des représentants d'organismes comme la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains. Nous allons aussi nous entretenir avec les entreprises céréalières, les groupements de producteurs, etc.

Le vice-président: Ce sont de bons interlocuteurs, il me semble.

M. Kroeger: Je crois qu'on consultera les principaux intervenants dans le commerce des céréales afin de profiter de leur avis.

Il y a un autre élément dont il faudra tenir compte, ce sera les résultats des consultations effectuées par M. Gilson à Winnipeg, au sujet du taux du Pas du Nid du Corbeau, car l'un des principaux sujets qui l'occupe est la question des garanties de rentabilité des chemins de fer. Je crois que mon ministre a indiqué publiquement qu'il est fort possible que la responsabilité de surveiller le rendement des chemins de fer et celui-ci en fonction des indemnités, reviendra au coordonnateur du transport des grains.

Par conséquent, il est possible qu'à l'avenir, on élargisse les fonctions du coordonnateur du transport des grains. Cependant, il est peut-être prématuré de ma part de le dire car nous

[Texte]

part. We are still working on it. Perhaps Mr. Giroux can give you an actual date by which we might be done. I would have thought it might be this summer or the fall when taking into account both the consultations with the grain trade now and the Gilson exercise which will be coming in the early summer.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): I would confirm that would be about late summer or early fall that we will have completed the whole thing because of the impact of Dr. Gilson's recommendations.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

I know that we are just on general and that we will be doing aviation next week. However, I have a conflict next week with part of my responsibilities as a critic, so I am going to get on to some aviation talk today.

I would like to know the status of the draft airport master-plan for Toronto International Airport, which a year ago April 14 was unveiled at Toronto International Airport by the minister; and as a matter of fact, a year ago today, the information centre opened. So you are celebrating an anniversary today at Toronto International Airport. I would like to know the status of the plan.

Mr. Kroeger: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Well, the plan received generally favourable comments from all the various publics and we are now preparing for implementation of the plan. We have a number of studies under way related to the various elements contained in the plan. I guess, beyond just a general comment like that, I would have to try to deal with specific questions, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: There were a number of options presented. There was a recommended plan presented. Is it basically following the recommended plan that is contained on...? They do not have the pages numbered, which does not help. It is headed, *The Recommended Plan*. Is that basically the plan you are following?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, that is correct.

Mr. McDermid: There are a few things that this committee discussed when it travelled last fall. We were at Toronto International Airport. We had a very—what I would consider—useful meeting with Dave McAree and his staff there. There were a few things at that time that disturbed me about the recommended plan which I discussed.

The first was that we are expanding everywhere with the exception of the general aviation facilities—the avitat, the area at the north end of the airport. Everybody else seems to be expanding except general aviation. Was that done on purpose? Are we led to believe there will be no more expansion of

[Traduction]

travaillons encore à ce dossier. M. Giroux pourra peut-être vous donner la date à laquelle nous aurons terminé. Pour ma part, je pense que ce pourrait être cette été ou à l'automne, si l'on tient compte à la fois des consultations auprès des représentants du commerce des grains et du travail effectué sous la direction de M. Gibson, qui commencera à arriver au début de l'été.

M. Robert Giroux (administrateur, Administration des transports canadiens de surface, ministère des Transports): Je confirme que c'est probablement à la fin de l'été ou au début de l'automne que nous aurons terminé, en raison des effets des recommandations faites par M. Gilson.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président.

Je n'ignore pas que nous sommes saisis de questions générales aujourd'hui, ni que nous aborderons l'aviation la semaine prochaine. Cependant, j'aurais alors un conflit d'horaire avec d'autres responsabilités en tant que critique, je vais donc poser certaines questions sur l'aviation aujourd'hui.

J'aimerais savoir où en est le plan relatif à l'Aéroport international de Toronto, que le ministre a dévoilé il y a un an le 14 avril. En fait, le Centre d'information associé a ouvert ses portes il y a un an aujourd'hui. Par conséquent, on célèbre donc un anniversaire aujourd'hui, à l'Aéroport international de Toronto. J'aimerais savoir où en est le projet en question.

M. Kroeger: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Et bien, en général, le plan a suscité des réactions favorables partout, et nous préparons maintenant sa mise en oeuvre. Ainsi, un certain nombre d'études portant sur divers aspects du plan sont en cours. A part des observations aussi générales que cela, il faudra que je réponde à des questions précises, monsieur McDermid.

M. McDermid: Certaines possibilités ont été présentées, comme un plan recommandé. Or, j'aimerais savoir si c'est ce plan en question, qui figure aux pages... Malheureusement, les pages ne sont pas numérotées. Enfin, c'est sous la rubrique «Le plan recommandé». Est-ce le plan que vous suivez?

M. McLeish: Oui monsieur le président, c'est exact.

M. McDermid: Notre comité a abordé quelques sujets lorsqu'il a voyagé l'automne dernier. C'est alors que nous nous sommes rendus à l'Aéroport international de Toronto. Nous y avons tenu ce que j'estime être une réunion très utile avec M. Dave McAree et son personnel. Or, à l'époque, quelques aspects du plan recommandé, dont j'ai d'ailleurs discutés m'ont inquiété.

Premièrement, on agrandi tous les services, sauf celui de l'aviation générale, qui se trouve à l'extrémité nord de l'aéroport, et porte le nom d'avitat. Tous les autres semblent être en voie d'être agrandis sauf l'aviation générale. A-t-on fait cela exprès? Faut-il croire que dorénavant, on n'accroîtra plus les

[Text]

general aviation at Toronto International Airport from now on?

• 1625

Mr. McLeish: Well, Mr. McDermid, we have a particular problem in dealing with the future planning for general aviation at Toronto International Airport. We are really examining the whole Toronto-centered area to determine what the best means would be to provide the facilities needed by general aviation in the Toronto-centered area, because of the difficulties we have at the times of congestion with general aviation growth at Toronto International.

In 1981, we did agree to some expansions for that northern general aviation area of the airport, and some of the ground-based operators were permitted to expand tarmacs, hangars and so on. But we are struggling really to determine how best to cope with general aviation at Toronto. That not only concerns the provision of facilities on the ground, but also managing the air traffic with those aspects of the commercial general aviation which provide for slower traffic and impediments to the traffic flow of the peak periods.

So, as a result, the central Ontario aviation masterplan is being looked at as the mechanism to determine what the needs for the Toronto-centered area should be over the long term. I think you will appreciate the problems that we are facing at Toronto International Airport.

Mr. McDermid: Of course I live there so I guess I understand from both sides. I understand the frustration of management and I understand the frustrations of the people who live near the airport.

When you came out with your report a year ago today, there is something missing in a report as detailed as that was. It is that there is really no mention of any runway expansion whatsoever. When you were asked a question—I have the quotes here—by Counsellor Porteous, she asked you if there was a possibility of a fourth runway, a parallel north-south runway. Your answer was, no, not for the next decade, but it is continually being watched. Well, we have a year now. Is that the same answer? We are into 1992 now, are you still coming up with the same answer: Not for the next decade?

Mr. McLeish: Well, for the remainder of this decade, that is the only change I would make in the answer. I think I expanded at that time, if not to that particular questioner, but to others that, during the course of this decade, we would examine the need for a runway into the nineties, because we are satisfied that we can continue to cope, albeit with a lot of intensive effort on the part of many people and a lot of co-operation. We feel we can continue to cope through the eighties with the existing runway capacity.

[Translation]

services d'aviation générale à l'Aéroport international de Toronto?

M. McLeish: Eh bien, monsieur McDermid, nous sommes confrontés à un problème particulier lorsqu'il s'agit de planifier l'avenir des services d'aviation générale à l'Aéroport international de Toronto. Nous étudions l'ensemble de la région de Toronto afin de déterminer quels moyens il est préférable de prendre pour offrir les services nécessaires en matière d'aviation générale dans cette région. Nous le faisons à cause des difficultés que nous connaissons aux heures de grande congestion à l'aéroport.

En 1981, nous avons accepté qu'on agrandisse quelque peu la partie nord de l'aéroport affectée à l'aviation générale, et certains des exploitants au sol ont été autorisés à étendre davantage les aires de trafic, les hangars, etc. Toutefois, nous sommes encore en train d'essayer de trouver le moyen le plus indiqué pour tenir compte de la situation de l'aviation générale à Toronto. Cela n'a pas uniquement trait aux services offerts au sol mais également à la gestion du trafic aérien tenant compte des aspects de l'aviation générale qui entraîne un ralentissement et entrave la circulation aux périodes de pointe.

Par conséquent, on envisage d'utiliser le plan directeur de l'aviation de l'Ontario central comme mécanisme pour déterminer quels seront les besoins de la région de Toronto à long terme. Je crois que vous comprenez les problèmes auxquels nous sommes confrontés à l'Aéroport international de Toronto.

M. McDermid: Bien sûr car c'est dans cette ville que je vis, je crois donc être en mesure de comprendre les aspects de la question. J'entends par là que je comprends les administrateurs tout autant que le mécontentement des riverains.

Dans le rapport que vous avez publié il y a un an aujourd'hui, aussi complet qu'il soit, il manque quelque chose. On n'y mentionne vraiment pas l'agrandissement des pistes. Me reportant au procès-verbal, lorsque M^{me} Porteous vous a demandé si l'on envisageait de construire une quatrième piste, parallèle à la piste nord-sud, vous avez répondu, non, qu'on n'y songeait pas pour la prochaine décennie, mais qu'on surveillait continuellement la situation. Eh bien, cela fait un an. Votre réponse est-elle toujours la même? Nous sommes en 1982, maintenant, j'aimerais donc savoir si pour les dix ans à venir, votre réponse est toujours la même.

M. McLeish: Eh bien, la seule précision que j'apporterai c'est que cela vaut pour le reste de la décennie actuelle. Je crois d'ailleurs avoir précisé, sinon à cette interlocutrice, du moins à d'autres, qu'au cours de la présente décennie, nous étudierons la possibilité de construire une piste au cours des années 1990. Cela dit, étant donné que nous sommes convaincus de pouvoir fonctionner dans l'état actuel même s'il faudra que beaucoup de monde fasse des efforts importants et collaborent sérieusement. Enfin, nous croyons être en mesure de fonctionner pendant les années quatre-vingt avec les pistes actuelles.

[Texte]

As to whether or not we are going to require an additional runway, we will continue to study it. We will do everything we can to relieve the congestion by all the technological advances and co-operation from the various aviation interests that use Toronto.

Mr. McDermid: You said something different then. You said that there will be no construction till the end of this decade. That means 1989-1990. That is what you are saying?

Mr. McLeish: That is correct, sir.

Mr. McDermid: So now we are down to eight years. We can be pretty well assured—and I know the planning that has to go in and so on and so forth—so we can be assured there is not going to be a fourth runway for eight years. But beyond that you are not making any commitment?

Mr. McLeish: No, I am not.

Mr. McDermid: Okay. That is a little different from what you said down there. You said the next decade. That is ten years.

Mr. McLeish: I am sorry. I intended it to mean the eighties.

Mr. McDermid: Okay. But it is very important. I am not making light of it; I hope you understand that. It is very important for the people who live there. They want to know what is going on. That was the idea of this report, as I think you will agree.

You say you are going to study it. In nineteen whatever it was, Otto Lang cut off all studies on the fourth runway. He would not let you study a fourth runway; and that has carried on with every Minister of Transport since, that freeze on even taking a look at the feasibility, if it is feasible or if it is required or anything.

• 1630

When this committee was in Toronto last fall that was one of the questions that was asked of Mr. McAree: One of the glaring things that is missing out of this is that study; would you like to have that? And his answer was that he would like to have that study so that we will have some factual information as to whether we do or do not need it. If we think we do need it, the people who live in that area should be told now so that they can either make representation or you can present facts that people need to make some very, very sound decisions.

Are you proceeding with that study now? Are you telling me that ban has been lifted by the minister and you have been given the go-ahead to do that study?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, no, we have not; the ban has not been lifted. The study I think most of the civil-aeronautics

[Traduction]

Par ailleurs, pour ce qui est de savoir si nous allons avoir besoin d'une piste supplémentaire, nous allons continuer à étudier la question. Nous ferons tout en notre pouvoir pour diminuer la congestion en recourant à tous les progrès technologiques et en faisant appel à la collaboration de toutes les entreprises aériennes qui fréquentent l'Aéroport de Toronto.

Mr. McDermid: Vous avez alors dit autre chose. Vous avez affirmé qu'il n'y aurait aucune construction d'ici la fin de cette décennie. Cela nous amène en 1989-1990. C'est bien ce que vous affirmiez?

M. McLeish: C'est exact, monsieur McDermid.

Mr. McDermid: Cela vaut donc encore pour huit ans. Nous pouvons donc être assez certains que, compte tenu de la planification et des autres travaux nécessaires, il n'y aura pas de quatrième piste d'ici huit ans. Mais êtes-vous disposé à vous engager au-delà de cette date?

M. McLeish: Non, je ne le suis pas.

Mr. McDermid: C'est bien. C'est légèrement différent de ce que vous avez dit là-bas, car vous avez alors parlé de la prochaine décennie, ce qui représente dix ans.

M. McLeish: Je m'excuse, j'entendais par là les années quatre-vingt.

Mr. McDermid: Eh bien, c'est très important, je ne traite pas cet aspect à la légère et j'espère que vous vous en rendez compte. C'est aussi extrêmement important pour les gens qui vivent dans cette région car ils veulent savoir ce qui se passe. C'est d'ailleurs pour cela qu'on a songé au rapport, je crois que vous en conviendrez avec nous.

Vous affirmez que vous allez étudier la question. Cependant, en 19 et quelque, M. Otto Lang a mis fin à toutes les études portant sur une quatrième piste. Il ne vous permettait pas d'étudier la possibilité d'une quatrième piste, et la même chose s'est produite sous chaque ministre des Transports qui lui a succédé. On n'a même pas fait les études de faisabilité, on n'a même pas voulu étudier si la chose était faisable ou nécessaire ou autre chose.

Lorsque notre Comité s'était rendu à Toronto l'automne dernier, c'est d'ailleurs l'une des questions qu'on a posées à M. McAree, et on lui a dit que cet aspect avait été carrément omis de l'étude, et on lui a demandé s'il en était satisfait. En guise de réponse, il a dit qu'il aimerait avoir l'étude en main afin d'avoir quelque chose pour l'aider à déterminer si oui ou non cette piste était nécessaire. Si nous croyons en avoir besoin, les gens qui vivent dans cette région devraient être au courant afin qu'ils plaident leur cause ou qu'ils présentent des faits dont on a vraiment besoin lorsqu'il s'agit de prendre des décisions sérieuses.

J'aimerais donc savoir si l'étude va bon train? Selon vos propos, l'interdiction du ministre a-t-elle été levée, vous a-t-on donné le feu vert pour effectuer ce travail?

M. McLeish: Non, monsieur le président, l'interdiction n'a pas été levée, on ne nous a pas donné une telle autorisation. Je

[Text]

people would like to see undertaken, and have for a number of years, is a study of all the alternative solutions that could be arrived at with an additional runway, everything from a short runway, 3,000 or 4,000 feet, all the way up to one double that length, and as to how much relief it would be. But no, we stopped all studies when the Honourable Otto Lang was minister, and we have never resumed them.

At this time we are not studying the need for the runway, but we are prepared to go to the minister of the day, during this decade, if necessary, to make a recommendation we be permitted to resume the studies by keeping a watching brief on the traffic and in consideration of our success in managing the traffic as the volume grows during this decade.

Mr. McDermid: I may be reading you wrong. I am hearing you say two things: that there is no study, but we are going to study the situation. Are you saying: We are going to study the situation; if the needs arise, we are going to have a study? Is that what you are saying? That is what it sounds like to me.

Mr. McLeish: If I may clarify it, Mr. Chairman, we never stopped studying how to handle the traffic at a congested airport at Toronto. We are looking for avenues all the time to improve the traffic management, and in the course of that if we determine that we are reaching the saturation point where we cannot cope, we have used everything that our imagination can open for us as possible avenues to cope, then we will be faced with making a recommendation to the minister of the day. We are going to have to study how to provide more runway capacity for the scheduled domestic and international traffic in the Toronto-centred area. That is what it means.

Now, whether that would exist at Toronto International, or whether it would exist at another site, I cannot answer. But that is the kind of watching brief we would keep during this decade, and I do not know any other way to explain it.

Mr. McDermid: So what you are saying is that you will study everything else and take all other methods before. That will be the absolutely last thing you do. I cannot believe that you would put together a study like this, which is very well done and almost complete, and not have that as part of the study. I am not telling tales out of school because this committee was there; it was testimony given to this committee that McAree agrees with that. He says this is an incomplete study because that information is not here, and when asked whether he would like to have that information, he said yes.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the masterplan was intended to cover the 1980s, and it was our professional conclusion that we did not need the runway during the 1980s. That is why it is not in the plan. But we did indicate that as we move through this decade the likelihood of the need for an additional runway

[Translation]

crois que le genre d'étude que tous les spécialistes en aéronautique civile voudraient voir entreprise, depuis un certain nombre d'années déjà, porterait sur toutes les options de piste supplémentaire, y compris une piste courte, de 3,000 ou 4,000 pieds, et une piste double de cette longueur ainsi que la mesure dans laquelle une telle initiative améliorerait la situation. Cela dit, non, depuis le mandat de l'honorable Otto Lang, toutes les études ont été interrompues, et nous ne les avons pas reprises.

En ce moment donc, nous n'étudions pas si une telle piste est nécessaire mais nous sommes disposés à nous rendre auprès du ministre, au cours de cette décennie, si nécessaire, afin de lui recommander qu'on nous permette de reprendre les études. Cela voudrait dire que nous soyons autorisés à surveiller la circulation aérienne et à publier un mémoire là-dessus et qu'on tiendrait aussi compte des succès que nous obtenons pour ce qui est de la gestion du trafic aérien au fur et à mesure que le volume augmentera pendant la décennie.

M. McDermid: Il se peut que je vous comprenne mal, mais je saisis deux choses dans ce que vous dites. Il n'y a pas d'étude mais vous allez étudier la situation. Est-ce que cela signifie que vous allez étudier la situation si cela devient nécessaire? Est-ce bien cela? Enfin, c'est ce que je comprends.

M. McLeish: Si vous permettez, monsieur le président, nous n'avons jamais cessé d'étudier comment faire face à la circulation aérienne dans un aéroport congestionné comme celui de Toronto. En effet, nous sommes toujours à la recherche de méthodes permettant d'améliorer les mouvements, et si ce faisant, nous nous rendons compte que nous avons épuisé tous les autres moyens imaginables, alors il nous faudra soumettre une recommandation au ministre. Il faudra alors étudier comment s'y prendre pour ajouter une piste accueillant les vols réguliers intérieurs et internationaux à Toronto. C'est cela que je voulais dire.

Toutefois, quant à savoir si c'est à l'aéroport international de Toronto que se feraient les travaux ou sur un autre site, je ne suis pas en mesure de le préciser. Cependant, nous allons surveiller la situation et préparer des mémoires là-dessus au cours de cette décennie, c'est tout ce que je puis vous dire en guise d'explication.

M. McDermid: Au fond, vous dites que vous étudierez tout le reste et prendrez tous les autres moyens auparavant. La construction de la piste sera donc une solution de dernier recours. Cependant, je ne puis croire que vous puissiez élaborer un document aussi soigné que celui-ci, presque complet, et ne pas y faire figurer cet aspect de la question. Ici, je ne trahis pas de secret, car notre Comité s'est rendu là-bas, cet avis nous a été présenté, et M. McAree était d'accord. Il a en effet dit que cette étude était incomplète étant donné que ces renseignements n'y figuraient pas, et lorsqu'on lui a demandé s'il préférerait qu'ils y soient, il a répondu oui.

M. McLeish: Monsieur le président, le plan directeur devait s'échelonner sur les années 80, et nous sommes arrivés à la conclusion que nous n'avons pas besoin de cette piste au cours de cette période. C'est pourquoi la question n'est pas évoquée dans les documents. Nous avons toutefois indiqué qu'avec les

[Texte]

would be examined; and, if necessary, we will recommend to the minister that he be prepared to direct that a study be undertaken for the next decade, for the period 1990 to the year 2000. So I do not believe the plan itself is incomplete because it only covers the period up to 1990.

• 1635

Mr. McDermid: This is my last question. How long did it take you to put this plan together, first of all? When was this plan started?

Mr. McLeish: I think it took about 15 months. I would have to review the—

Mr. McDermid: The deal was that you were going to have hearings from the public, get all their input. That was to end September or October. That gave them all summer and into the fall. Then you were going to sit down and review all the submissions. You say that generally they have been very positive. So then, when are you going to start announcing? The first thing you want to do is put in a new terminal. When are you going to announce that?

Mr. McLeish: The new terminal is under study from two aspects. We are still looking at the methods for optimizing the use of terminals 1 and 2, and we have been studying the means of financing terminal 3. We have had approval from cabinet to undertake such studies, and when we have completed the studies, we will recommend it to the minister and back to cabinet with the results of the study.

Mr. McDermid: Is one of the options having the private sector take over terminal 3 and run it?

Mr. McLeish: There are five or six options, Mr. McDermid, including the private sector.

Mr. McDermid: I would think that would be a pretty fair investment at Toronto International since it is one of the biggest money-makers that Transport Canada has going for it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to pursue something the deputy minister said, not dealing with Votes 1 and 2 but with air transportation. You indicated to a previous questioner that you were short of air controllers. I did not understand whether that was in the future in order to carry out the recommendations of the Dubin report, or now?

Mr. Kroeger: That problem exists now, and we have launched what we call the controller-acquisition project. We are increasing the intake; we have made some changes to the training, and we hope to have a better retention rate. The attrition rate among trainee controllers was very high. We are hoping to improve the selection process so that we do not lose as many as we go along. Particularly important is the need to supply adequate bilingual controllers for the progressive exten-

[Traduction]

années nous étudierons sa nécessité; si l'on conclut affirmativement, nous recommanderons au ministre une étude au cours de la décennie suivante, c'est-à-dire la période de 1990 à 2000. En conséquence, je ne suis pas d'avis que le projet est incomplet parce qu'il ne porte que sur la période se terminant en 1990.

M. McDermid: C'est ma dernière question. Combien de temps cela vous a-t-il fallu pour élaborer ce projet? Quand a-t-il été entrepris?

M. McLeish: Je crois qu'il nous a fallu environ 15 mois. Il faudrait que je revois les—

M. McDermid: Il était prévu que vous tiendriez des audiences publiques afin de connaître les réactions de la population. Cela devait se terminer en septembre ou en octobre et leur donner tout l'été et une partie de l'automne. Après cela, vous deviez réexaminer tous les mémoires soumis. Vous dites qu'en général ces derniers ont été très positifs. Par conséquent, quand allez-vous commencer à annoncer les choses? La première chose que vous voulez faire, c'est de construire une nouvelle aérogare. Or, quand allez-vous annoncer cela?

M. McLeish: La nouvelle aérogare fait l'objet d'une étude sur deux plans. Nous examinons encore les moyens à prendre pour utiliser au maximum les aérogares 1 et 2, et avons étudié les moyens de financer l'aérogare 3. Le Cabinet nous a autorisé à effectuer de telles études, et lorsqu'elles seront terminées, nous les soumettrons au ministre puis au Cabinet.

M. McDermid: L'une de vos possibilités est-elle de céder l'aérogare 3 au secteur privé pour qu'il l'administre?

M. McLeish: Il y a cinq ou six possibilités, monsieur McDermid, y compris celles de céder l'administration au secteur privé.

M. McDermid: Cela serait probablement un bon investissement à l'aéroport international de Toronto puisqu'il s'agit d'une des opérations les plus rentables de Transport Canada.

Le vice-président: Merci, monsieur McDermid.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. Moi aussi, j'aimerais poursuivre sur la lancée de certains propos du sous-ministre, qui n'ont pas trait aux crédits 1 et 2 mais au transport aérien. A ce sujet, vous avez dit à un autre intervenant que vous manquiez de contrôleurs aériens. Je n'ai pas compris si cela valait pour l'avenir, compte tenu des recommandations du rapport Dubin, ou pour maintenant.

M. Kroeger: Le problème existe maintenant, et nous avons lancé ce que nous appelons le projet de recrutement des contrôleurs. Nous augmentons en effet leurs effectifs. Nous avons aussi modifié leur formation, et espérons les conserver davantage. En effet, le déchet chez le personnel formation était très élevé. Nous espérons donc améliorer le processus de sélection afin de perdre moins de candidats en cours de formation. Nous avons particulièrement besoin de trouver un

[Text]

sion of bilingual air-traffic control through Quebec air space in the next few years. So that problem exists now.

Other kinds of shortages also exist at present, but they are highlighted by the Dubin report. The findings of Justice Dubin have given rise to an attempt to do a comprehensive examination of what we need in the way of inspectors—enforcement variety of personnel related to safety—so we can present the overall package to the Treasury Board.

Mr. Dantzer: What are the labour relations like with the air controllers? Let me tell you why I asked the question. I do a lot of travelling; I go out west every weekend, and that means I get on and off four or five aircraft every week. Last winter there was a slight snowstorm here. I got on an Air Canada flight in Ottawa, and the pilot said that we were going to be delayed here for an hour because we are advised by the air controllers in Toronto that there is an hour delay getting into Toronto and we do not carry that kind of fuel so we might as well sit on the ground. Fair enough. Thirty-five minutes later he gets on the air and said something is wrong here. I have been advised by other air pilots, Air Canada pilots, that there is no delay in Toronto. It turned out that this so-called delay was the figment of a controller's imagination because they were having some difficulty with the supervisor or something, but somewhere there were problems. I am wondering if you get many complaints like that, because to me that is a very frightening situation. A lot of people lost their connections, et cetera, et cetera. I was just wondering whether this was an unusual circumstance, or have you had previous troubles of this nature?

Mr. Kroeger: That is not as unusual as we would like it to be. I do not know the incident to which you refer, but the public are well aware of difficulties that have arisen at various airports—Dorval, Toronto, and elsewhere—because of problems with the air-traffic controllers—grievances that they have had, a variety of motivations—to the point where we did make an application and obtained an injunction preventing illegal strike activity by controllers. That injunction has helped. It has I think produced a more stable situation than we had in the period before we got it.

• 1640

On the one hand we currently have negotiations in progress with the controllers for a new collective agreement and, on the other front, we are awaiting a decision from the Supreme Court on one particularly important question related to the air-traffic controllers and that is how many of them can be designated as essential for safety and security and how many can retain the right to strike on grounds of being non-essential under that rubric. So there has not been, I think, a recurrence in recent months of the sorts of difficulties that we experienced in the fall of 1980 and again last August when the dispute with

[Translation]

nombre suffisant de contrôleurs bilingues pour les besoins de la prestation de services bilingues, dans l'espace aérien québécois au cours des prochaines années. Le problème est donc actuel.

On observe aussi d'autres lacunes mais elles sont soulignées dans le rapport Dubin. Les résultats obtenus par monsieur le juge Dubin ont incité les autorités à effectuer un examen global de ce dont nous avons besoin en fait d'inspecteurs, c'est-à-dire de spécialistes de la mise en oeuvre des mesures de sécurité afin qu'on puisse présenter l'ensemble des recommandations au Conseil du Trésor.

M. Dantzer: Qu'en est-il maintenant des relations de travail avec les contrôleurs aériens? Je vais vous préciser pourquoi je pose cette question. Je voyage beaucoup; je me rends dans l'Ouest toutes les fins de semaine, ce qui veut dire que je prends environ quatre ou cinq avions toutes les semaines. Or, l'hiver dernier il y a eu de légères chutes de neige ici. Je me suis installé à bord de mon vol Air Canada à Ottawa, et le pilote nous dit que nous allions être retardés ici pendant une heure, car les contrôleurs aériens de Toronto lui avaient communiqué que les arrivées à Toronto étaient retardées d'une heure et que nous n'avions pas assez de carburant et que, par conséquent, autant rester ici. Jusque là, rien d'anormal. Trente-cinq minutes plus tard cependant, il reprend le micro et nous dit que quelque chose ne va pas ici. D'autres pilotes d'Air Canada lui avaient dit qu'il n'y avait aucun retard à Toronto. En fin de compte, cette histoire de retard avait été inventée par un contrôleur aérien, soit parce qu'il avait des problèmes avec son chef de quart ou quelqu'un d'autre, mais enfin parce qu'il y avait des problèmes. Je me demande donc si vous recevez bon nombre de plaintes analogues à celle-là, car cette situation peut être assez inquiétante. En effet, bon nombre de gens ratent leur correspondance, etc., etc. J'aimerais donc savoir si les circonstances évoquées étaient plutôt inhabituelles ou si vous avez déjà connu des difficultés de ce genre?

M. Kroeger: Ce n'est pas aussi inhabituel que nous l'aimons. Je ne suis pas au courant de l'incident que vous avez relaté, mais le public est bien au courant des difficultés qui se sont présentées à divers aéroports, à Dorval, Toronto et ailleurs, en raison des difficultés qu'on a avec les contrôleurs aériens et des griefs qu'ils ont pour diverses raisons. Cela s'est d'ailleurs manifesté à tel point que nous avons demandé et obtenu une injonction interdisant toute grève illégale de la part de ces derniers. Cette injonction nous a aidés car elle a stabilisé la situation par rapport à ce qui se passait auparavant.

D'une part, des négociations collectives sont en cours avec les contrôleurs aériens, d'autre part, nous attendons le jugement de la Cour Suprême sur une question particulièrement importante ayant trait à ce personnel, à savoir combien en désigner comme essentiels pour des besoins de sécurité, et combien peuvent conserver le droit de grève parce que non essentiels. Cela dit, je ne crois pas que ces derniers mois, on ait connu le même genre de difficultés que celles auxquelles nous avons été en proie à l'automne de 1980 puis encore en août dernier, lorsque le conflit aux États-Unis a atteint son point

[Texte]

the American controllers was at its height and the Canadian controllers made some judgments about what constituted safe practice.

Mr. Dantzer: Have you made any assessment whether the situation of air controllers is unusual in Canada as compared to other countries? Is there more difficulty with them and if so why? Is this a normal pattern of people who control aircraft?

Mr. Kroeger: I guess there are differences in degree as between countries such as Britain, France, the United States and Canada, but at one time or another we have all had our troubles. There have even been some studies done of the personalities of the kind of people who become air-traffic controllers on the one hand, and studies of the degree of stress that is involved. There have been a number of those; not all have arrived at identical conclusions. It has been a sufficiently puzzling phenomenon that, in a number of countries, universities and others have undertaken rather detailed examinations to try to get at the roots of the problem.

Mr. Dantzer: They are pretty important to people and we would like to see them happy, particularly when you are in an aircraft.

The Vice-Chairman: We have completed the first round. Before I recognize questioners on the second round, I wonder whether the committee would let me ask a few questions?

Monsieur le sous-ministre, j'aimerais poursuivre un peu dans la même veine que M. Dantzer et je serais curieux de savoir dans quel état sont les diverses conventions collectives qui lient les employés des divers services et le ministère. Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que l'année 1982 soit une année calme en relations syndicales, ou s'il y a des négociations qui débutent ou des conventions collectives qui prennent fin?

M. Kroeger: J'espère que ce sera une année assez calme. La question principale, c'est celle des négociations avec les contrôleurs aériens. Si tout va bien là, on peut espérer que tout ira bien dans les autres domaines. Par exemple, on vient de signer un accord avec le groupe d'opérations aériennes. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres négociations très difficiles dans les mois à venir, cet été par exemple.

Le vice-président: Vous ne prévoyez donc aucun arrêt de travail en 1982 par qui que ce soit dans votre ministère?

M. Kroeger: Je l'espère!

Le vice-président: Est-ce qu'il y en a, présentement, dont la convention collective est terminée et qui travaillent encore avec l'ancienne?

Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the contract we just signed a few weeks ago with the aircraft operations group, terminates next month so we will be back to renegotiating with them next month. We also have negotiations going on with the electronics technicians and with the fire fighters.

[Traduction]

culminant et que les contrôleurs canadiens ont porté certains jugements sur la sécurité.

M. Dantzer: Avez-vous évalué la situation des contrôleurs au Canada afin de voir si elle est inhabituelle par rapport à ce qui se passe dans d'autres pays? A-t-on plus de difficulté avec les nôtres, et si tel est le cas, pourquoi? Est-ce un comportement normal pour des responsables de la circulation aérienne?

M. Kroeger: Il y a peut-être des différences de degré entre des pays tels la Grande-Bretagne, la France, les États-Unis et le Canada, mais nous avons tous connu nos difficultés à un moment ou l'autre. On a même étudié les personnalités de ceux et celles qui accèdent à ce métier ainsi que le stress auquel ils sont exposés. Il y eu un certain nombre de ces études, mais toutes n'en sont pas arrivées aux mêmes conclusions. Les problèmes observés ont été tels que, dans certains pays, les universités et d'autres établissements ont entrepris d'en découvrir les causes.

M. Dantzer: Leur travail est très important, et nous aimerions qu'ils soient satisfaits, particulièrement lorsque nous sommes à bord d'un avion.

Le vice-président: Nous avons terminé le premier tour. Avant de céder la parole aux gens inscrits au second tour, j'aimerais savoir si le comité me permettra de poser quelques questions moi-même?

Mr. Deputy Minister, I would like to follow in about the same subject as Mr. Dantzer and would like to know what is the state of the various collective agreements of employees of various services and the department. Can we expect 1982 will be a quiet year concerning labour relations, or are there negotiations just starting, or collective agreements that are running out?

Mr. Kroeger: I hope that this year will be quiet enough. The main question, is the negotiations with air traffic controllers. If everything goes well in that respect, we can hope that everything will be the same in the other fields. For example, we have just signed an agreement with the aircraft operations group. Besidesthat, I do not think that there will be other very difficult negotiations in the coming months, this summer.

The Vice-Chairman: Then you do not foresee any work stoppage, in 1982, by any group in your department?

Mr. Kroeger: I hope so.

The Vice-Chairman: Are there any groups whose collective agreement has run out, and who are still working according to the old one?

Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, la convention que nous venons de signer il y a quelques semaines avec le groupe des opérations aériennes, arrive à échéance le mois prochain, ce qui veut dire que nous reprendrons les négociations avec eux à cette date. Par ailleurs, nous sommes encore en négociations avec les électrotechniciens et avec les pompiers.

[Text]

• 1645

Mr. Forrestall: Not to mention wage parity and the problems that is going to pose for you.

Mr. McLeish: I understand that at a recent meeting the fire-fighters—I am not sure which union it is that they are part of—had a vote that was a very close vote in which regional preference won out over the national approach to wage scales. That should cause considerable difficulty, possibly more with the union management than with the government.

The Vice-Chairman: I am curious also—the question was asked by Mr. Nowlan and I asked it of the minister when he was here on Tuesday—about the department's role as an advocate of the transport industry. We will take, for example, the marine mode, but I could take any other. It seems that very often when we see an industry in difficulty, like the lake carriers association or our so-called—very small—merchant marine, that we seek support from departments and we seek support from ministers. In terms of departments, do you see yourself as having a role as an apostle, or as a lawyer, or as an advocate of the different industries that you regulate, versus the other departments?

Mr. Kroeger: In general, yes. It seems to me that that is the natural function of the Department of Transport, just as the natural function of the Department of Agriculture is to be an advocate of the farming community.

The Vice-Chairman: Do you feel that you have been successful in that role?

Mr. Kroeger: You win a few and you lose a few, but—

The Vice-Chairman: Which ones have you won? Just to put it on the record. I would like to be reminded of the ones that you have won, because we always highlight the ones that you lose. If you can tell me the ones you have won I would like you to, so that we will have it. It will be engraved; it will be in the history books!

Mr. Kroeger: I do not think it is inconsequential that the cabinet was persuaded that the problems of the railways were sufficiently serious that the sacred Crow had to be dealt with.

The Vice-Chairman: You consider that a victory? Is the fact that we are dealing with the Crow a victory? Or the fact that the Crow will be dealt with?

Mr. Kroeger: Merely a decision, which was made public, that indeed increased payments by grain producers were going to be required for the first time in 85 years. That is a very important decision to the two national railways, which are currently sustaining a revenue shortfall in excess of \$300 million a year. Yet I think anyone in this room understands what an emotion-charged subject the Crow rate is in western Canada. So the conclusion that the cabinet arrived at on the Crow rate I think was not insignificant for the transportation industry.

[Translation]

M. Forrestall: Pour ne pas mentionner la parité des salaires et les problèmes que cela peut vous créer.

M. McLeish: Il semble qu'à une récente réunion, les sapeurs pompiers—je ne me souviens pas du nom de leur syndicat—ont voté à une majorité très faible en faveur d'une échelle scalaire calculée sur une base régionale, plutôt que sur une base nationale. Cela causera sans doute beaucoup de difficultés, surtout pour la direction des syndicats, plutôt que le gouvernement.

Le vice-président: La question avait été posée par M. Nowlan, et moi-même je l'ai posée au ministre mardi dernier, mais je reste curieux quant au rôle du ministère comme champion de l'industrie du transport. Prenons par exemple le transport maritime, quoique nous pourrions discuter de tout autre. Bien souvent, lorsqu'une industrie se trouve en difficulté, comme l'Association des transporteurs des Grands lacs ou notre soi-disant marine marchande, qui est très petite, qu'il nous faut demander l'appui des ministères, ou des ministres. Comme ministre, croyez-vous devoir jouer le rôle d'apôtre, ou d'avocat ou de champion des diverses industries que vous réglementez par rapport aux autres ministères?

M. Kroeger: Oui, en général. Cela me semble une fonction normale du ministère des Transports, comme le ministère de l'Agriculture doit normalement défendre l'intérêt de l'industrie agricole.

Le vice-président: Pensez-vous avoir eu du succès dans ce rôle?

M. Kroeger: On gagne ici, on perd là, mais . . .

Le vice-président: Quelles batailles avez-vous gagnées? Inscrivons-les au procès-verbal. Je voudrais qu'on me rappelle celles que vous avez gagnées, puisqu'on souligne généralement celles que vous perdez. Énumérez-donc celles que vous avez gagnées, cela pourra faire partie de l'histoire!

M. Kroeger: Le fait qu'on a pu persuader le Cabinet que les problèmes des chemins de fer étaient suffisamment graves, qu'il fallait penser à changer le sacro-saint du Pas-du-Nid-du-Corbeau semble lourd de conséquences.

Le vice-président: Vous inscrivez cela au côté victoires? Est-ce une victoire que de prendre une décision sur le tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau? Ou le fait qu'on en discute déjà est-il une victoire?

M. Kroeger: La seule décision, rendue publique, qu'effectivement les producteurs de grain pouvaient envisager une augmentation du tarif est très importante pour les deux chemins de fer nationaux, qui en ce moment subissent des déficits de recettes de plus de 300 millions de dollars par année. Pourtant, tout le monde sait très bien l'émotion que soulève le tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau dans l'ouest du Canada. Que le Cabinet en décide ainsi est très important pour l'industrie du transport.

[Texte]

The Vice-Chairman: If I again may come back to the marine—

Mr. Nowlan: Just a point . . .

The Vice-Chairman: Yes, go ahead, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Yes, but this is another example . . . That was very interesting, the Crow. Without necessarily agreeing, I can certainly understand the logic of the deputy minister's answer to the chairman. But in that same vein, would you consider VIA Rail a victory?

An hon. Member: You mean the cut-back?

Mr. Nowlan: The 20 per cent cut-back because VIA Rail was losing money on a costing formula that was creating difficulty for VIA Rail. That had to get through cabinet at some time, I presume.

The Vice-Chairman: I think on that one Mr. Nowlan and I will disagree as to whether it is a victory or loss. I happen to think it was a good decision.

Mr. Kroeger: I do not know whether the VIA case is quite comparable with either Crow or the question of the transportation fuel recovery charges or this whole question of a Canadian merchant marine, for example, and the problems of the lake carriers. There you will get legitimate interdepartmental disagreement and one view or another will prevail. The case of VIA was more difficult. It was more, I think, a general sharing of a very difficult financial problem and some conceptual problems of what the future of rail passenger in this country should most appropriately be. There are obviously quite different opinions that are held on that subject.

• 1650

The Vice-Chairman: If I may be permitted a last question before we go to the second round. Again, on the marine section, when the Canadian industry seemed to have obvious advantages versus its American competitors, I think it could be understood that not all the attention that it warranted was focused on the industry. It seems to me now that there is certainly a definite advantage to ship grain through the Mississippi River systems, or even to use American lake carriers versus Canadian lake carriers. Do you take into account foreign competition when you prepare your policy papers for a minister to ratify?

Mr. Kroeger: Very much. One of the subjects, of course, that has had a certain amount of attention has been this whole question of marine cost recovery. In what degree, or at all, do you try to charge for ice-breaking and navigation aids? And a key factor in making a judgment as to whether you can sensibly do that is whether it is going to result in simply a diversion of cargo from Canadian to the American ports. On the other hand, if the United States moves in the same direction, and more-or-less in step with Canada, then the problem of a possible competitive disadvantage does not arise.

The same sort of calculation regularly goes into assessments of seaway tolls and, once again, the fuel recovery charge. Now, arguably, only fuel recovery charge . . . Both Canadian and

[Traduction]

Le vice-président: Mais je voudrais revenir aux transports maritimes . . .

M. Nowlan: Si vous permettez . . .

Le vice-président: Oui, allez-y, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Oui, voilà un autre exemple . . . La question du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau est très intéressante. Je ne suis pas nécessairement d'accord, mais je peux comprendre la logique de la réponse du sous-ministre au président. Dans le même esprit, considérez-vous Via Rail comme une victoire?

Une voix: Vous voulez dire la réduction du service?

M. Nowlan: Oui, la réduction de 20 p. 100 du service parce que Via Rail perdait de l'argent du fait d'une formule malheureuse dans le calcul des coûts. Le Cabinet a dû sans doute en discuter à un moment ou l'autre.

Le vice-président: M. Nowlan et moi-même ne serons jamais d'accord quant à dire si c'est une victoire ou un échec. Personnellement, je pense que la décision était bonne.

M. Kroeger: Je ne sais pas si le cas de Via se compare soit à la question du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau soit à la question des recouvrements des frais pour le carburant utilisé dans les transports soit à toute cette question de la marine marchande canadienne, par exemple, et les problèmes des transporteurs des Grands lacs. Dans ces derniers cas il s'agit de désaccord légitime entre les ministères où une vue ou l'autre prévaudra éventuellement. Le cas de Via Rail est plus difficile. Il s'agit plutôt là du règlement général d'un problème financier très difficile et de la conception de l'avenir des transports ferroviaires de passagers dans ce pays. Les opinions diffèrent beaucoup à ce sujet, bien sûr.

Le vice-président: Permettez-moi une dernière question avant de passer au second tour. Toujours sur la question du transport maritime, au moment où l'industrie canadienne avait certains avantages sur ses concurrents américains, il me semble qu'on n'a pas accordé à cette industrie toute l'attention qu'elle méritait. Maintenant, il semble être certainement plus avantageux d'expédier les grains sur le réseau du Mississippi, ou même d'utiliser les transporteurs des grands lacs américains, plutôt que canadiens. Dans la préparation des politiques soumises au ministre, tenez-vous compte de la concurrence étrangère?

M. Kroeger: Oui, absolument. Bien sûr, l'un des sujets qui a reçu beaucoup d'attention est toute cette question du recouvrement des coûts des voies Maritimes. Dans quelles mesures, si cela doit se faire, peut-on faire payer les coûts du bris des glaces ou des aides à la navigation? Et un facteur clé de cette décision est de déterminer si cela aboutira au routage des cargaisons par les ports américains. D'autre part, si les États-Unis faisaient la même chose que le Canada, la possibilité d'un désavantage concurrentiel n'existe pas.

En fait les mêmes calculs reviennent régulièrement dans l'évaluation des péages de la voie Maritime et du recouvrement des frais de carburant. En fait, les transporteurs américains

[Text]

American carriers, at least in principle, should have been paying the same prices for their fuel, so it should not have put Canadian carriers at a competitive disadvantage, although I have certainly heard representations to the effect that it did.

The Vice-Chairman: I will be pursuing that line of questioning with each administrator who appears in the following weeks, because it is something that concerns and worries me a great deal. I have a feeling that we are losing our competitive edge, and that is something that I will want the department to be firm on when it deals with Treasury Board or when it deals with Finance. When you talk to the people in the industry—whether it be our air carriers who appeared in front of this committee, or the marine carriers—they are screaming for help, and they basically say that we have let them down. So that is something that I will pursue.

On the second round, I only have Mr. McDermid's name. Well, we will go to Mr. Forrestall. Oh, Mr. Turner, you want to ask some questions?

Mr. Turner: Yes. Mr. Giroux. We are up on May 11 to May 13. I would like to give you some questions now; you can find out the answers.

What is happening in the run-throughs of London, Ontario and Belleville and the lay-offs of the sectionmen in London and Belleville? Also, what of the idea of changing all of the dispatchers from all over into one area? All over southwestern Ontario, northern Ontario, eastern Ontario, they are going to be centralized in one place between the years 1982 and 1990. Why the reduction of sectionmen, especially during the hard weather? We were having all kinds of problems and delays and the CNR was still cutting.

How many diesel units are tied up for major repairs in the CNR and the CPR? How many diesel units are running around operating at 50 per cent capacity? And I would go back to last October and give me a breakdown of the CPR and the CNR as far as the diesel units are concerned. What shape is the passenger equipment in; that is, the engines and the coaches of VIA? What happened at the Revelstoke situation regarding the right to hot meals after 11 hours? And that was in B.C., where you had the strikes. And second...

Oh, I have got oodles of it. Do you want some more?

The Acting Chairman (Mr. McDermid): Do you want to keep going?

• 1655

Mr. Turner: Who has the power to make the CNR do something? Who does an employee complain to, the Minister of Transport, the transport officials, the officials of the CNR or the CTC? The weeds are sky high in southwestern Ontario

[Translation]

comme les transporteurs canadiens, au moins en principe devraient payer le même prix pour leur carburant, afin qu'ainsi les transporteurs canadiens ne soient pas désavantagés, quoique j'ai entendu certaines représentations à cet effet.

Le vice-président: Je poserai les mêmes questions à tous les administrateurs au cours des semaines à venir, car ce problème m'inquiète beaucoup. Il me semble qu'on perd l'avantage concurrentiel, et je voudrais que le ministère soit plus ferme dans ses négociations avec le Conseil du Trésor ou avec le ministère des Finances. Les gens de l'industrie, que ce soient les transporteurs aériens qui ont comparu devant le Comité, ou les transporteurs maritimes, demandent de l'aide, et nous semblons les avoir abandonnés. C'est donc un sujet que je veux poursuivre.

Au second tour, je n'ai que le nom de M. McDermid. Bon nous entendrons M. Forrestall. Oh, M. Turner vous voulez poser des questions?

M. Turner: Oui. M. Giroux. Nous devons discuter des transports ferroviaires du 11 au 13 mai. Je voudrais vous poser certaines questions maintenant, et vous pourrez trouver les réponses.

Que se passe-t-il sur les routes directes entre London et Belleville Ontario, et la mise à pied des cheminots à London et à Belleville? Aussi, pourquoi a-t-on eu l'idée de changer tous les répartiteurs pour les regrouper dans une seule région? Partout dans le sud-ouest de l'Ontario, dans le nord et dans l'est on se propose de centraliser les répartiteurs en un seul endroit entre 1982 et 1990. Pourquoi réduire le nombre de cheminots, surtout durant le mauvais temps? Nous avons eu toutes sortes de problèmes et de retards cet hiver, et le CNR continuait de mettre des gens à pied.

Combien de locomotives diesel sont-elles hors service pour des réparations majeures dans les deux sociétés CNR et CPR? Combien de locomotives diesel fonctionnent seulement à 50 p. 100 de leur capacité? Je veux une ventilation et pour le CP et pour le CN depuis le mois d'octobre en ce qui concerne les locomotives diesel. Dans quel état est le matériel roulant passager; c'est-à-dire les locomotives aussi bien que les wagons de VIA Rail? Comment a-t-on réglé la situation à Revelstoke au sujet du droit à un repas chaud après 11 heures de travail? Cela se passait en Colombie-Britannique, où vous avez eu des grèves. Deuxièmement...

Oh, j'en ai toute une série. Voulez-vous que j'en pose d'autres?

Le président suppléant (M. McDermid): Voulez-vous continuer?

M. Turner: Qui a l'autorité sur le CNR? À qui un employé doit-il se plaindre, le ministre des Transports, ses fonctionnaires, la haute direction du CNR, ou de la CCT? Dans le sud-ouest de l'Ontario, les mauvaises herbes poussent à vue

[Texte]

and nobody will cut them. Who do the employees complain to before somebody gets killed?

There is a VIA act coming in and I want to know when it is going to come in. I will ask you a lot of questions on VIA on Tuesday, May 11 and Thursday, May 13. So you had better come prepared because I have lots of questions.

The Acting Chairman (Mr. McDermid): Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, I will certainly endeavour to have the answers to Mr. Turner's questions.

Just one clarification; when you were talking about the despatchers, were you talking basically about the CN?

Mr. Turner: Yes, that is right.

Mr. Giroux: Not the CP. Okay.

Mr. Turner: It is London, North Toronto, Belleville, Capreol . . .

Mr. Giroux: Yes. To get the detailed information, I will get the—

Mr. Turner: Ottawa and Montreal. Apparently the program is for between 1982 and 1990 to make it run out of one terminal. This is going to cause another big lay-off, and the Government of Canada and the governments of the provinces will, once again, be taken with all these lay-offs and be expected to do something.

Mr. Giroux: Just one other point, Mr. Chairman, if I may. With respect to the question of weeds in Western Ontario, municipalities often bring this to the attention of the Minister of Transport with specifics as to the areas. The railways do have a responsibility to make sure these are cleared and out of the way so that there would not be interference with traffic, and for safety purposes. We undertake, in those instances, to discuss this directly with the railways to ensure that it is done, and to see whether there are any specific problems. Other kinds of complaints, of course, as you know, Mr. Turner, I think are very much safety oriented. Any Canadian citizen has the option of dealing with the CTC. That would include railway employees if they feel there are situations occurring which would endanger the safety of the public.

Mr. Turner: What about the safety of the employees when they step off a caboose in the middle of the night.

Mr. Giroux: That is one area, I am sure, where the railways have labour-management committees. They must have safety committees to deal with this particular issue. It is one area where the Minister of Transport recognizes and respects management responsibilities of the individual railways to make sure these actions are handled within the confines of their responsibilities.

Mr. Turner: So I can inform my employees that whatever you would do or whatever they do, it does not happen, and that is a very high concern. Once somebody gets killed, it is going to be headlines in the paper and now, who is going to take the responsibility? Who is going to use the big club and make the

[Traduction]

d'oeil et personne ne veut les couper. A qui les employés devront-ils se plaindre pour éviter que quelqu'un soit tué?

On prépare un projet de loi régissant VIA Rail. Quand sera-t-il déposé? Les mardi 11 mai et jeudi 13 mai, je poserai un grand nombre de questions au sujet de VIA Rail. Préparez-vous en conséquence.

Le président suppléant (M. McDermid): Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je peux vous assurer que je trouverai des réponses aux questions de M. Turner.

Je voudrais quand même un éclaircissement; lorsque vous parlez des répartiteurs, est-il question essentiellement de ceux de la CN?

M. Turner: Oui, c'est juste.

M. Giroux: Mais pas ceux du CP. Très bien.

M. Turner: Il s'agit des régions de London, Toronto Nord, Belleville, Capreol . . .

M. Giroux: Oui. Pour les détails, je devrai m'adresser . . .

M. Turner: Ottawa et Montréal. Apparemment l'idée est de centraliser le service à un seul terminal entre 1982 et 1990. Bien sûr une autre mise à pied importante suivra, et le gouvernement du Canada, aussi bien que ceux des provinces devront encore une fois envisager ces mises à pied et faire quelque chose.

M. Giroux: Une autre remarque, si vous le permettez, monsieur le président. Quant à la question des mauvaises herbes dans l'ouest de l'Ontario, les municipalités en ont souvent averti le ministre des Transports en mentionnant précisément les régions affectées. Les chemins de fer sont responsables de les nettoyer afin d'éviter de retarder le trafic et pour des raisons de sécurité. Dans de tels cas, nous discutons directement avec les chemins de fer pour nous assurer que c'est fait, et pour discuter de tout problème particulier. Bien sûr, monsieur Turner, comme vous le savez, les autres sortes de plaintes portent généralement sur la sécurité. Tout citoyen canadien peut s'adresser à la CCT, y compris les employés des chemins de fer, s'ils sont témoins d'une situation qui pourrait mettre en danger le public.

M. Turner: Que faites-vous de la sécurité des employés qui doivent descendre du wagon de queue dans le milieu de la nuit?

M. Giroux: Ce domaine, je pense bien, est régi par les comités syndicaux-patronaux des chemins de fer. Sans doute, ils ont des comités de sécurité qui s'occupent de cette question en particulier. Le ministre des Transports reconnaît et doit respecter les responsabilités de la direction de chacun des chemins de fer qui devra s'assurer que des mesures sont prises selon ses compétences.

M. Turner: Alors, je peux informer mes employés que quoi qu'ils fassent ou que vous fassiez, personne ne s'en occupera. C'est une préoccupation très importante chez les employés. Qui en acceptera le blâme si quelqu'un est tué et que l'accident

[Text]

CNR and the CPR live up to the safety rules and regulations of the CTC?

The Vice-Chairman: We will take that as notice. We will go to the second round.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to say to my dear colleague and friend that perhaps it is time we got to surface marine and air independent commissions, a priory commission with respect to all of these matters so that it would be clear. Until we do that, there is going to be fudging and what not and—Mr. Chairman, it is an observation, just as this is an observation. Perhaps it is time we started calling somebody from Treasury Board or Finance in front of us. I never heard of it being done or a committee taking the action of calling departmental officials from a department other than one directly involved in the estimates. On the other hand, simply because I have never heard of it does not mean that, from time to time, it would not be a fairly good idea.

The Vice-Chairman: It seems to me, Mr. Forrestall, that it is an excellent idea since those departments have transportation divisions in their own shops.

• 1700

Mr. Forrestall: I wanted to go into more detail with Mr. Gordon Sinclair, the marine administrator, when he was here. But perhaps the deputy minister might now be in the position to let us have some indication—if there, indeed, is any—with respect to the fire on the *St. Laurent*: whether or not we have identified the cause of the fire; do we now have some parameters of the damage; how long it will be out; what difficulties it has posed. If you could just touch on it for a moment or two.

Mr. Kroeger: I will ask Admiral Collier to deal with the question, please.

Admiral Andrew L. Collier (Commissioner, Canadian Coast Guard): The investigation that we conducted indicated that the fire started in an auxiliary heating system in the bridge superstructure. That is a booster, if you will, to the heating of the ship itself. There are a number of these units fitted throughout Canadian vessels, both within the coast guard and within the Canadian fleet, and we have put out a ship safety bulletin to the effect that this fire has occurred there. There have been previous fires noted, in the last four or five years, having started in this same area, although there is no particular pattern for the reason why they have been caused. Nevertheless, we have gone out with this ship safety bulletin to all owners, expressing the fact that this is where we suspect the fire started and that they should make certain that their routines with respect to keeping dust, cleaning, making certain that the equipment itself is operating correctly . . . So we hope that this will prevent a similar fire in another vessel that is similarly equipped.

[Translation]

fait des manchettes? Qui pourra obliger le CN ou le CP à respecter les règlements sur la sécurité de la CCT?

Le vice-président: Nous en prenons note. Passons maintenant au second tour.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement dire à mon cher collègue et ami qu'il est sans doute temps que nous ayons des commissions indépendantes pour les transports maritimes, aériens et de surface, et une commission des priorités qui aura clairement droit de regard sur toutes ces questions. Autrement, il y aura toujours des excuses, etc. Monsieur le président, ce n'était qu'une observation. Peut-être serait-il temps que nous convoquions des représentants du Conseil du Trésor ou du ministère des Finances. Je n'ai jamais entendu dire qu'un comité s'était octroyé le droit de faire venir devant lui des fonctionnaires d'un ministère autre que celui dont il est directement responsable sur le plan des prévisions budgétaires. Par contre, que ce ne se soit jamais fait ne veut pas dire que de temps en temps ce ne serait pas utile.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, cela me semble une excellente idée, puisque ces ministères ont eux-mêmes des divisions qui s'occupent des transports.

M. Forrestall: Je voulais discuter avec M. Gordon Sinclair, l'administrateur des transports maritimes en particulier. Toutefois, le sous-ministre est peut-être en mesure de nous donner quelques détails, s'il y a lieu, au sujet du feu sur le «Saint-Laurent»: a-t-on identifié la cause de l'incendie; a-t-on une idée de l'étendue des dégâts; combien de temps faudra-t-il pour le réparer; sera-t-il difficile de le réparer. Pourriez-vous me donner quelques détails à cet égard?

M. Kroeger: Je demanderai à l'amiral Collier de répondre à cette question, si vous permettez.

L'amiral Andrew L. Collier (commissaire, Garde-côte canadienne): L'enquête révèle que l'incendie s'est déclaré dans le système auxiliaire de chauffage de la structure du pont. C'est un supplément au système de chauffage du navire même. Il y a un certain nombre de ces systèmes auxiliaires sur tous les vaisseaux canadiens, autant dans la Garde côtière que dans la flotte canadienne. Nous avons publié un bulletin sur la sécurité des vaisseaux révélant les détails de cet incendie. Depuis quatre ou cinq ans, d'autres incendies se sont déclarés au même endroit, quoi qu'il n'y ait aucune tendance qui se dessine quant aux causes. Toutefois, nous avons publié un bulletin sur la sécurité des vaisseaux distribué à tous les armateurs, pour signaler ce que nous pensions être le foyer de l'incendie et pour leur rappeler la façon de procéder pour le nettoyage etc. pour assurer le fonctionnement correct de cet équipement . . . Nous espérons que cela préviendra un incendie semblable sur d'autres vaisseaux équipés de la même façon.

[Texte]

Insofar as the *St. Laurent* herself is concerned, she is about to go to her annual docking. At that time we will be letting a contract to do the structural work that is required to clean up the mess and repair the structural work. We will also be going forward to design the work package that will be required to replace the control gear. This is a fairly complex mechanism for the control of all the main engines from the bridge. We will also have to replace the radar, the communications equipment, and all equipment that was in the bridge, which has been virtually destroyed. This will take us the better part of the rest of this year to develop, and we then hope to have the work done.

The ship will be out of commission, I would say, probably for about a year-and-a-half from the time the fire happened. I do not have any real figure for the total package at this time, although it may run up as high as \$8 million to \$10 million. That is just an outside figure, based on what we find the cost will be for the replacement of her control gear. I think that gives a summary of the situation at about this time.

Mr. Forrestall: I appreciate that, Mr. Chairman. Admiral, you are suggesting a year-and-a-half. Have you any contingency plans? We are down now to three icebreakers on the east coast, and that is getting a little dicey as far as I am concerned. I just ask you that question.

Now to ask the only other supplementary question, and I ask it in your professional capacity, Admiral Collier. The inquiry into the *Hudson* transport has now indicated the absence from on board a government vessel of—I should be careful—four officers, as a result of which an otherwise available Canadian government ship was not able to come to the assistance of the transport. Can you comment on that? Have I heard a radio report of this accurately? If so, whether it is correct or not, can you indicate whether there is anything to this? This is very serious.

• 1705

Adm Collier: With respect to your first question, Mr. Chairman, we will be short one ice-breaker this coming season, because the *Louis S. St. Laurent* is out. However, I would just remind you that the a new breaker, the third of the "R" class, will be commissioned in August of this year, which, with the *Louis S. St. Laurent* out, will give us the same number of ice-breakers for deployment in the Gulf and river next winter as we had this winter.

Mr. Forrestall: Where will she be stationed?

Adm Collier: She will be stationed at Quebec.

Mr. Forrestall: At Quebec; that will do us a hell of a lot of good on the coast.

Adm Collier: I would suggest that the fact that vessels are vessels means they can be deployed as required. This year, for example, we had one ice-breaker from the Maritimes and one from Newfoundland, both working in the lower St. Lawrence during the bad ice at that time. As the ice moved down into

[Traduction]

Quant au *Saint-Laurent*, ce navire était dû en cale sèche pour son inspection annuelle. À ce moment-là, nous allons passer un contrat pour le nettoyage et la réparation de la superstructure. Nous allons aussi concevoir le travail à faire pour le remplacement des commandes. Le contrôle de tous les moteurs principaux à partir du pont demande un mécanisme assez compliqué. Il faudra aussi remplacer les radars, les systèmes de communication, et tout l'équipement du pont qui a été détruit presque entièrement. Il faudra le reste de l'année pour élaborer les plans, et ensuite nous espérons faire faire le travail.

Ce navire sera donc en cale sèche pour au moins un an et demi à compter de la date de l'incendie. Je n'ai pas de coût définitif pour l'ensemble des réparations, mais cela s'élèvera sans doute à 8 ou 10 millions de dollars. C'est un chiffre très approximatif, fondé sur le coût de remplacement des commandes. Voilà donc un résumé de la situation en ce moment.

M. Forrestall: Merci beaucoup, monsieur le président. Amiral Collier, vous dites que cela demandera un an et demi. Avez-vous des plans d'urgence? Nous n'avons maintenant que trois brise-glace sur la côte est, et cela rend la situation plutôt difficile. Je vous pose la question simplement.

Voici maintenant ma question supplémentaire, qui fait appel à vos connaissances professionnelles, amiral Collier. Selon les résultats de l'enquête sur le navire de transport *Hudson* il semblerait qu'il manquait à bord du navire du gouvernement, et je dois être prudent, quatre officiers, ce qui a empêché un bateau du gouvernement canadien qui devait être disponible de pouvoir répondre à la demande d'aide du cargo. Avez-vous des remarques à cet égard? Le rapport que j'ai entendu à la radio est-il juste? Si oui, et même si le rapport n'est pas exact, pouvez-vous nous dire ce qui en est de cette situation? C'est très grave.

Am Collier: Pour ce qui est de votre première question, monsieur le président, il manquera un brise-glace pour la saison prochaine car le *Louis Saint-Laurent* n'est pas en état d'être utilisé. J'aimerais cependant vous rappeler que le nouveau brise-glace, qui sera le troisième de la catégorie (R), sera commandé au mois d'août. Étant donné le retrait du *Louis Saint-Laurent* de notre flotte, on aura donc l'hiver prochain le même nombre de brise-glace pour le golfe et le fleuve que l'hiver dernier.

M. Forrestall: A quelle station sera affecté ce navire?

Am Collier: A celle de Québec.

M. Forrestall: A Québec? Je ne vois pas comment cela pourra nous aider le long de la côte.

Am Collier: Un navire, de par sa définition même, peut-être envoyé n'importe où selon les besoins. Cette année, par exemple, nous avons affecté au Bas Saint-Laurent un brise-glace des Maritimes et un autre de Terre-Neuve pendant la plus mauvaise période. Au fur et à mesure que les glaces avan-

[Text]

the Gulf, we moved our ice-breakers down to operate in that area. We have virtually every year brought the *Franklin* down from Newfoundland to work in the Maritimes. This is one of the benefits of having vessels, because they are and can be deployed. We look at our whole ice-breaker fleet in the three eastern regions as one when it comes to operating the ice-breakers.

Your second question, with respect to the report that came out in the Hudson Transport Inquiry with respect to the *Simon Fraser*, is factually correct. The article that was in *The Gazette* this morning was quite factual. When the alarm went up, the rescue centre was unable to contact the ship because the officer of the watch had left his watch early and turned in. The quartermaster on watch was down having coffee, the relief had not arrived back on board, and the ship was not contacted until one of the officers from the regional staff actually went down on board. So the report, as reported in the inquiry in the papers this morning, is factually correct. The commanding officer, two officers, and the quartermaster were disciplined; this has been carried out since the event.

The *Montcalm* was dispatched—she was not on standby at the time, but her crew was roused out—and sailed about three hours after the vessel should have gotten away—the *Simon Fraser*—and then proceeded to the incident.

I would just add to that that the increased speed of the *Montcalm* over the *Simon Fraser* meant that she arrived at about the same time the *Simon Fraser* would have arrived, because there is a passage of some 13 hours down the river.

The Vice-Chairman: That will be your last question.

Mr. Forrestall: Well, I will bypass. I was going to ask about the nature of the disciplinary action taken; suffice to say that it might be described as accidental that it was the *Simon Fraser* and not the faster ship. If it could happen on one, it could happen on others. It opens the whole question. It leaves us in . . . it leaves a very strong malodorous taste, if you will, in the minds of certainly the families of the people who suffered on that ship. Thank you for the opportunity for a supplementary.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Before I recognize Mr. Nowlan, maybe Mr. McLeish has the answer to the question that Mr. Corbin put to you in relation to the numbers of employees you have in Moncton.

Mr. McLeish: I was able to find the numbers for the Atlantic region, but not for the Moncton office. I will have to obtain that for the next meeting.

Mr. Corbin: Could I have a breakdown of the various categories that you have in air, maritime, and so on and so forth for the various maritime provinces, and the breakdown by sector and so on and so forth.

Mr. McLeish: Yes. I will have that.

[Translation]

çaient, nous faisons avancer nos brise-glace. Chaque année, ou presque, nous faisons venir le *Franklin* de Terre-Neuve pour travailler dans les Maritimes. L'un des avantages d'un navire c'est justement qu'on peut le déplacer facilement. C'est pour-quoi nous considérons que notre flotte de brise-glace des trois régions de l'Est forme en fait un tout.

Pour ce qui est de votre deuxième question, concernant le rapport qui a été produit suite à l'enquête sur l'incident du *Simon Fraser* de la *Hudson Transport*, ce que vous dites est tout à fait exact. L'article paru dans *The Gazette* de ce matin explique fidèlement les faits. Lorsque l'alarme avait été sonnée, le centre de secours n'avait pas pu entrer en communication avec le navire car le surveillant de quart avait quitté son poste plus tôt que prévu et était allé se coucher. Le maître de manoeuvre de quart, quant à lui, était en train de prendre un café et l'équipe de relève n'était pas encore montée à bord. Il a en fait fallu qu'un des agents du personnel du bureau régional se rende sur place. Le rapport paru dans les journaux de ce matin est tout à fait exact. Depuis l'incident, le capitaine du navire, deux officiers et le maître de manoeuvre ont eu à subir certaines mesures disciplinaires.

C'est le *Montcalm* qu'on a envoyé. Mais ce navire n'était pas de garde alors il a fallu réveiller tout l'équipage. Le navire est donc parti avec un retard de trois heures par rapport au moment où le *Simon Fraser* aurait dû partir.

Il conviendrait d'ajouter que le *Montcalm* pouvant prendre plus de vitesse que le *Simon Fraser* est arrivé à peu près au même moment que serait normalement arrivé le *Simon Fraser*, car le trajet le long du fleuve demande environ 13 heures.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question.

M. Forrestall: Je m'arrêterai là. J'avais eu l'intention de vous demander de m'expliquer la nature des mesures disciplinaires qui avaient été prises. Je m'en tiendrai à dire que c'est un bizarre concours de circonstances qui a voulu qu'il s'agisse du *Simon Fraser* et que ce navire ne soit pas le plus rapide des deux. Ce qui est évident, c'est que le problème pourrait se poser avec n'importe quel navire. C'est là le noeud du problème. Il est certain que cela laisse un mauvais goût dans la bouche des membres des familles des victimes. Je vous remercie de m'avoir permis de poser mes questions supplémentaires.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Avant de céder la parole à M. Nowlan, je permettrai peut-être à M. McLeish de répondre à la question que vous a posée M. Corbin au sujet du nombre d'employés que vous avez à Moncton.

M. McLeish: J'ai réussi à trouver les chiffres pour la région atlantique, mais pas pour le bureau de Moncton en particulier. J'essaierai de vous obtenir ce renseignement d'ici la prochaine réunion.

M. Corbin: Si cela était possible, j'aimerais que vous obteniez auprès des autorités de chacune des provinces maritimes une ventilation des diverses catégories, c'est-à-dire pour l'aviation, la marine, ainsi qu'une ventilation par secteur.

M. McLeish: Oui, nous obtiendrons tout cela.

[Texte]

Mr. Corbin: It will give a true picture.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Very quickly, Mr. Turner had some specifics for further elaboration, I notice, and I hope that when we come specifically to the Morris air transport . . . I forget the gentleman's name, but he got certain publicity not too long ago when he was called to appear before the Joint Senate and House of Commons Committee on Regulations and Other Statutory Instruments on the regulations in terms of the implementation of certain recommendations of the Dubin report. I hope that that gentleman will be here when we come to the air transport report so that we can ask him specific questions. As you will notice, I am glad Mr. McLeish is here; we really are not asking too many questions on the Dubin report today, but there are going to be some very specific ones later on when we come to the air transport. So, again, as notice to the officials, I hope that he is there, along with anyone else who comes from the department—Mr. Pace or something, or I forget his—

• 1710

Mr. Kroeger: Mr. Lafleur.

Mr. Nowlan: Mr. Lafleur, okay. That is number one.

I have three matters, but after listening to my honourable colleague, Mr. Chairman—and this may not be the time, because time is moving on—I think he knows, and we talked privately about it, about a matter that has not been directly raised. I am not going to go into the *Ocean Ranger*, because you gentlemen were here when the minister was here and he was properly asked about it and gave an answer—as far as it went, which, frankly, was not very far. He did mention the Minister of Energy when he was answering questions on that. But within the department, as you all know better than I, there was this Virgin Rocks project that came up through the department and then in time was vetoed.

I, frankly, do not have my file on that in front of me today giving some concrete dates, but as I understand it that project, which was to be a staging area on Virgin Rocks, half-way between St. John's and the Hibernia, had the unanimous recommendation of Transport officials—i.e. and/or Coast Guard officials—in the Newfoundland area. It came up through the administration and when it got to Ottawa was vetoed, for several reasons. One, of course, was the plausible one that there was not money for it, but another one, I am informed—and I have a certain quote that I would not mind putting, perhaps, to one of the officials—was that it was too, in effect, far-fetched or too visionary. That was a word that was used, and perhaps one of the gentlemen at the table was the man who made the quote. Could someone give me a very quick, thumb-nail sketch on what happened to the Virgin Rocks project? And just as we heard about future planning for

[Traduction]

M. Corbin: Cela nous donnerait un tableau d'ensemble beaucoup plus complet.

Le vice-président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'aimerais tout d'abord dire très rapidement que M. Turner voulait qu'on lui fournisse davantage de renseignements. J'espère que lorsque l'on étudiera la Société de transport aérienne Morris . . . Je ne sais plus quel est le nom de ce monsieur, mais il a fait l'objet de beaucoup de publicité il n'y a pas très longtemps, lorsqu'il a comparu devant le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur les règlements et les autres textes réglementaires pour discuter de la mise en application d'un certain nombre des recommandations du Rapport Dubin. J'espère que cette personne sera ici lorsqu'on discutera du rapport sur les transports aériens afin que nous puissions lui poser des questions. Comme vous avez sans doute pu le constater, je suis ravi de la présence de M. McLeish aujourd'hui. Nous n'allons pas soulever aujourd'hui trop de questions rattachées au Rapport Dubin, mais nous parlerons souvent de ce dernier alors qu'il sera question du transport aérien. Je tiens à avertir les gens du ministère qui sont ici que nous comptons sur sa présence et sur celle d'un certain M. Pace . . . Je ne suis plus certain de son nom . . .

M. Kroeger: M. Lafleur.

M. Nowlan: M. Lafleur, d'accord. Voilà donc la première chose que j'avais à dire.

J'aimerais soulever avec vous trois questions, mais après avoir écouté mon honorable collègue, monsieur le président, il ne serait peut-être pas opportun d'en parler maintenant, parce que l'heure avance, je pense qu'il sait de quoi je veux parler, car nous en avons déjà discuté entre nous; mais cette question n'a pas vraiment été posée de façon directe. Je ne vais pas parler de l'*Ocean Ranger*, car vous étiez ici lorsque le ministre a comparu devant nous. On lui avait justement posé des questions à ce sujet et il nous avait fourni une réponse, bien qu'incomplète. Il a, dans ses réponses, fait allusion au ministre de l'Énergie. Mais vous savez mieux que moi qu'il a été question au ministère d'un certain projet à Virgin Rocks, projet qui a finalement été rejeté.

Je n'ai pas sous la main le dossier que j'ai préparé à ce sujet, mais si mes souvenirs sont exacts, ce projet devait avoir lieu à Virgin Rocks, situé à mi-chemin entre Saint-Jean et Hibernia. Ce projet avait été recommandé à l'unanimité par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports et par les responsables de la Garde côtière de Terre-Neuve. L'idée, lorsqu'elle fut présentée à Ottawa, a été rejetée, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ce qui est très plausible, parce qu'on ne disposait pas des sommes nécessaires. Deuxièmement, d'après ce qu'on m'a dit, et les responsables du ministère aimeraient peut-être que je leur cite une remarque qui a été faite, parce que le projet était en fait trop extravagant, trop visionnaire. Quelqu'un a justement utilisé ce terme pour décrire le projet; c'était d'ailleurs peut-être l'un d'entre vous. Quelqu'un pourrait-il me donner un résumé très succinct de ce qui s'est passé concernant le projet de Virgin Rocks? Et, comme on l'a fait pour ce qui

[Text]

future runways, what is the status of that now? To me, as a layman, it sounded like a pretty interesting proposal, assuming, as we know, that there is going to be continued activity in the Hibernia area. That is my question.

The Vice-Chairman: Mr. Collier, if you can, please?

Adm Collier: Mr. Chairman, I will endeavour to respond to that question. The proposal that came from the Newfoundland region was a proposal to put a life station on the rocks, if you will, which would be a staging point to drilling rigs in the area. From our point of view, in the headquarters, we looked at this along with a myriad of other proposals that we had from across the country, including the Newfoundland region. In analysing the proposal, there was certainly no support for this from the petroleum industry; they showed no requirement for it. The question of navigation in the area has been improved, to a great extent, with the Loran-C improvements that we are making, so you could not justify it, really, from a life station point of view. The station itself, if it were required, would be more from the point of view of industry requirements rather than for the safety of shipping. At no time was it planned, even in the submission that came forward from Newfoundland, that this was to be a large depot of any sort but more a facility, and until such time as we felt that we could justify spending the amount of money that would be required to build this station on a rock—which, of course, does not watch, it is below the surface—the program was—

Mr. Nowlan: ... the tide.

Adm Collier: There is very little tide, actually, out there.

Mr. Nowlan: I understand that it is above the surface.... Anyway, that is....

• 1715

Adm Collier: As far as we were concerned, we still had the project on our books but it was felt not to be of sufficiently high priority with the other capital projects we have in the Coast Guard which we felt were of a higher urgency to meet the overall requirements. Therefore, the submission that came up for Newfoundland was placed on the back burner with a number of other submissions we have from all regions and which we did not feel had sufficiently high priority at this particular time.

Mr. Nowlan: Just a very quick supplementary before my last question. What amount of money are we talking about? Along with the staging area, I thought there was going to be a great superstructure in the middle of the Atlantic and it was also going to have, as I understood it, a helopad where helicopters could be stationed rather than flying out from St. John's when you have unfortunate accidents occur. First, the amount of money, and does it also include a helopad?

[Translation]

est des pistes prévues pour l'avenir, j'aimerais que vous me disiez exactement où en sont les choses à l'heure actuelle? Je ne suis pas spécialiste dans le domaine, mais ce projet me semble assez intéressant, si l'on prend pour hypothèse que l'on continuera de mener des travaux dans la région d'Hibernia. Voilà ma question.

Le vice-président: Monsieur Collier, si vous voulez bien.

Am Collier: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à cette question. La proposition présentée par les gens de la région de Terre-Neuve prévoyait la construction d'un poste de secours à Virgin Rocks, poste de secours qui servirait de point de raliement pour les travailleurs affectés aux engins de forage du coin. Nous avons, à l'administration centrale, examiné cette proposition et bien d'autres qui émanaient d'un peu partout au pays. Pour ce qui est de la proposition faite par la région de Terre-Neuve, l'industrie pétrolière ne l'a pas du tout appuyée car elle ne pensait pas qu'on avait besoin d'un pareil poste. La navigation dans la région a été améliorée dans une grande mesure par les améliorations apportées au Loran-C que nous sommes en train d'effectuer. Par conséquent, il était assez difficile de justifier ce besoin. Si ce poste était nécessaire, il le serait surtout relativement aux exigences de l'industrie plutôt que relativement à la sécurité de la navigation. Personne, pas même les gens de Terre-Neuve, n'avaient cependant envisagé qu'il s'agisse d'un grand entrepôt. Tout le monde pensait plutôt qu'il s'agirait d'une installation très simple, qui ne serait construite à même le roc que lorsque le besoin aurait été justifié. Je signale en passant que cette station serait sous la surface... Le programme...

M. Nowlan: Et la marée?

Am Collier: La marée est en fait très faible dans cette région.

M. Nowlan: D'après ce que j'ai compris, cela se situait au-dessus de la surface... De toute façon, c'est comme cela...

Am. Collier: En ce qui nous concerne, le projet était toujours inscrit sur notre liste, mais nous ne pensions pas qu'il était suffisamment prioritaire, étant donné les autres biens d'équipement que la garde côtière considérait comme étant plus urgents dans le contexte de l'ensemble des besoins. C'est pourquoi nous avons relégué à l'arrière-plan la proposition pour Terre-Neuve, avec bon nombre d'autres propositions faites par d'autres régions; nous ne pensons pas que ce projet soit prioritaire à l'heure actuelle.

M. Nowlan: Et maintenant une petite question supplémentaire, avant de passer à ma dernière question. De combien d'argent s'agit-il? Je pensais qu'en plus de la plate-forme, il y aurait une gigantesque superstructure érigée en plein milieu de l'Atlantique et, d'après ce qu'on m'a dit, il y aurait également une piste d'atterrissage pour hélicoptères, ce qui faciliterait les choses en cas d'accident, puisque, à l'heure actuelle, ces hélicoptères doivent venir de Saint-Jean. Donc, j'aimerais savoir tout d'abord de combien d'argent il s'agit, et si le projet

[Texte]

Adm Collier: I do not have the figures on that one. I could get them back to you. But as far as the helopad was concerned, it was to be a staging point, it was not intended to have facilities to retain a helicopter on station. There was no hangar, for example, or any facilities from that point of view. It was just to be a staging point should this be necessary.

When we looked at this, of course if you have four or five drilling rigs in the area, you do have a number of alternate platforms for helicopters which could be used for staging should one or other of the decks be down and we just did not feel it had a high enough priority.

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. Nowlan: As my last question comes, would you be able to tell me the dollars involved in the project when you come back on Tuesday? Along with that, to expedite matters, Mr. Chairman, and to show that I am co-operative always, as usual, the details of my last question could also be provided next Tuesday, and that is in regard to the new Jetstar which I understand DOT has bought from Canadair. It is in the supplementary estimates (E) 1981-82, at page 174.

I would like to know the actual cost of the plane in its acquisition and also the extra costs to outfit it the way I understand it is going to be outfitted. One informant says that it is going to be the ultimate in luxury, with swivel chairs, sofa, desk space and even telephone banks. So I would like to know what the cost of the original plane was, the cost of the extras or the spare parts and the modifications, the cabin design.

The Vice-Chairman: That is for next week, is it not?

Mr. Nowlan: Yes.

The Vice-Chairman: I am sure Admiral Collier would like to be very co-operative, Mr. Nowlan, but he will not be here next Tuesday.

Mr. Nowlan: Details on the Jetstar, that can come next Tuesday.

The Vice-Chairman: Are you ready, Mr. McLeish, to answer now or would you wait until next week?

Mr. McLeish: Next week.

The Vice-Chairman: We will wait until next Tuesday. Mr. McDermid, finally.

Mr. McDermid: Thank you. I was the only one on the list for the second round and then I got bumped to fourth somehow.

The Vice-Chairman: Seniority.

[Traduction]

comprend la construction d'une piste d'atterrissage pour hélicoptères.

Am. Collier: Je n'ai pas ces chiffres sous la main, mais on pourrait vous les fournir plus tard. Pour ce qui est de la piste d'atterrissage, nous n'y avons pas pensé. Il devait d'agir d'une simple plate-forme. Nous n'avons par exemple pas prévu construire un hangar pour hélicoptères ou d'autres installations du genre. Si le poste s'était avéré nécessaire, nous n'aurions fait construire qu'une simple plate-forme.

Lorsque nous avons examiné la situation, nous avons tenu compte du fait que s'il y avait quatre ou cinq plates-formes de forage dans la région et si l'une d'elles n'était pas utilisable, on pourrait toujours faire atterrir les hélicoptères sur l'une des autres. C'est pourquoi cette question n'a pas été jugée prioritaire.

Le vice-président: Dernière question.

M. Nowlan: Lorsque vous reviendrez devant nous mardi prochain, pourriez-vous me fournir les chiffres que je vous ai demandés de me procurer? D'autre part, pour accélérer les choses, monsieur le président, et pour vous prouver que je suis toujours prêt à coopérer, les témoins pourraient peut-être me fournir mardi prochain également la réponse à ma prochaine question qui se rapporte au nouveau Jetstar que le ministère des Transports a apparemment acheté auprès de Canadair. Cela figure dans le budget supplémentaire (E) de 1981-1982, à la page 174.

J'aimerais savoir quel était le prix d'achat de cet avion et combien il en coûtera au ministère pour le faire réaménager. Quelqu'un m'a dit que ce serait du superluxe, avec des fauteuils pivotants, des divans, des bureaux et même des téléphones. J'aimerais donc savoir combien a coûté l'avion au départ et combien coûteront les travaux de réaménagement, les pièces supplémentaires, le mobilier, etc.

Le vice-président: Vous demandez qu'on vous fournisse ces renseignements la semaine prochaine, n'est-ce pas?

M. Nowlan: Oui.

Le vice-président: Je suis certain, monsieur Nowlan, que l'admiral Collier souhaite collaborer le plus possible avec nous, mais il ne sera pas ici mardi prochain.

M. Nowlan: Mais on pourrait me fournir mardi prochain les renseignements que j'ai demandés au sujet du Jetstar.

Le vice-président: Monsieur McLeish, êtes-vous en mesure de répondre tout de suite, ou préféreriez-vous attendre la semaine prochaine?

M. McLeish: La semaine prochaine.

Le vice-président: Nous attendrons jusqu'à mardi prochain. Monsieur McDermid, vous avez enfin la parole.

M. McDermid: Merci. Mon nom était le seul inscrit sur la liste pour le deuxième tour et on a réussi, je ne sais trop comment, à me faire passer au quatrième.

Le vice-président: C'est l'ancienneté qui le veut.

[Text]

Mr. McDermid: They said it was seniority so I bow to my peers.

There are just a couple of comments I would like to make, and I am sure the other members of Parliament in and around Toronto International Airport would echo the same thing, that the co-operation we get from Mr. McAree and from those at the Toronto centre in the tower is excellent. They answer our questions quickly. If we want to go over there for a quick tour with constituents who do not understand what is going on, it is arranged very quickly. They have been most co-operative, and far too often our civil servants get knocked and do not get the bouquets.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. McDermid: David and his staff have been great and I wish you would pass that on to Doug Lane and the others who are involved because he is doing a very good job. As you may remember, two years ago one of my biggest complaints was lack of communication between the staff and the international airport, and it has improved immensely. There is no question about it, and for that I am pleased.

I almost became an air traffic controller a few years ago. I wrote the test, passed the exams and was actually invited to go on the training course, and the day before I got another job, thank God! The flying public say the same thing now, and as a matter of fact Bill Robertson has been heard to say the same thing. So, I know a little bit about it.

• 1720

I was watching planes coming and going from Toronto International Airport, and I watched one disappear off the screen. Now, I had heard this complaint before from air traffic controllers in my constituency—I have a number living there—but I finally saw it happen. It was kind of a frightening experience when the image disappeared off the screen when they are on final into Toronto International Airport. That has been one of the major complaints about the system. Is that being improved? Is it being cleaned up? Are they getting that system to operate properly, or are you still having problems with it.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the problems after the introduction of the jet system have, generally speaking, been cleaned up. We had to get the contractor in to help us with that problem of the phosphorus not retaining the image, and to a degree that we have been able to, I think it has been pretty well cleared up. There are still problems, however, due to the antenna location; there is still interference from ground clutter with that antenna location which we are going to have to live with until such time as our radar modernization program brings in the new kind of radar. We are still working to see if we can improve the fade-out on the image at our labs here in Ottawa. If you like—oh, you will not be here Tuesday. I was going to say that I could get you the data and the number of

[Translation]

M. McDermid: On me dit que c'est l'ancienneté, alors je dois m'incliner.

J'aimerais tout simplement faire un certain nombre de commentaires, et je suis certain que d'autres députés qui passent souvent par l'aéroport international de Toronto seront d'accord avec moi lorsque je dis que la collaboration de M. McAree et de tous ceux qui travaillent dans la tour au centre de Toronto est vraiment excellente. Ils répondent rapidement à nos questions. Si nous voulons en donner une visite guidée à un certain nombre de nos commettants, ils s'occupent tout de suite du nécessaire. Ces gens sont des plus aimables et si je le souligne, c'est parce que nos fonctionnaires reçoivent souvent des critiques mais rarement des remerciements.

Une voix: Bravo.

M. McDermid: David et les membres de son personnel ont été merveilleux, et je vous serais reconnaissant de bien vouloir également transmettre nos remerciements à Doug Lane et à tous les autres qui font un si bon travail. Vous vous souviendrez peut-être qu'il y a deux ans, je me plaignais beaucoup du manque de communication qu'il y avait entre le personnel et l'aéroport international, mais la situation s'est beaucoup améliorée depuis, cela va sans dire, et j'en suis ravi.

J'ai failli devenir moi-même contrôleur aérien il y a quelques années. J'ai passé le test, j'ai réussi les examens et on m'a même invité à participer au cours de formation. Mais la veille, Dieu soit loué, j'ai trouvé un autre boulot! Les gens qui prennent souvent l'avion disent la même chose maintenant; d'ailleurs, Bill Robertson a dit la même chose. Je suis donc assez au courant de la situation.

Une fois, je regardais les avions qui arrivaient à l'Aéroport international de Toronto et qui en repartaient, et j'en ai vu un disparaître de l'écran. Des contrôleurs aériens qui habitent ma circonscription s'en étaient déjà plaints auprès de moi, mais c'est autre chose de le voir de ses propres yeux. Lorsqu'un avion est dans l'étape final de sa descente pour atterrir à l'Aéroport international de Toronto et qu'il disparaît de l'écran, ça fait peur, vous pouvez me croire. Il s'agit d'ailleurs là de l'une des principales plaintes faites à l'endroit du système. Cette situation s'améliore-t-elle? Fonctionne-t-il mieux à l'heure actuelle, ou connaissez-vous toujours les mêmes problèmes?

M. McLeish: Monsieur le président, les problèmes qui ont suivi l'introduction du système ont en général été éliminés. L'entreprise a dû nous aider à régler le problème du phosphore qui ne retenait pas l'image, et je pense que nous avons plus ou moins réglé le problème. Il en reste cependant d'autres, qui sont dus à l'emplacement de l'antenne. L'antenne, placée où elle l'est, subit beaucoup d'interférences, mais nous devons continuer de supporter cet état de choses jusqu'à ce que le programme de modernisation des radars nous permette d'en installer un nouveau genre. Pour ce qui est de l'affaiblissement de l'image, nous y travaillons dans nos laboratoires à Ottawa. Si vous voulez... J'oubliais que vous n'allez pas être ici mardi. J'allais dire que je pourrais vous obtenir des chiffres et

[Texte]

occurrences compared to what it was when we introduced it last year.

Mr. McDermid: I would appreciate that type of information. I am going to ask for a couple of other pieces of information that I know you will not have right now but would like to have them if I could, and I might as well give them to you now. The aircraft movements for 1980 were estimated at Toronto International Airport. You must have the factual ones now: the aircraft movements and the passenger movements, both enplaned and deplaned, and the breakdown in the forecasts for 1981—just comparing the figures in what the projections have been by the department. I want to see if they have projected accurately—have they underestimated or overestimated? If I could have those figures, I would appreciate it.

Two final questions. Has there been any lifting of the . . . I was going to say an embargo, but that is—

Mr. McLeish: Moratorium?

Mr. McDermid: Yes. Has there been a lifting of the moratorium on new airlines being granted landing rights at Toronto International yet? Where does that stand?

Mr. McLeish: No, there has not, Mr. McDermid. I have made proposals to the minister, and it is being looked at in conjunction with Toronto and Montreal, looking at it as a system, and at this time we have not relaxed the moratorium.

Mr. McDermid: But you will welcome any and all planes into Mirabel, right?

Mr. McLeish: Oh, naturally.

Mr. McDermid: I thought that. I noticed the \$47 million deficit forecast for 1982-83.

My final question. In the House of Commons, and you may be aware of this, I asked the Minister of Employment and Immigration if he had any intention of letting fired air traffic controllers into Canada to work here, and he said no. I then asked the Minister of Transport, and he said that it is being considered; that there is a very good possibility because of the shortage. Have you hired any of the fired air traffic controllers from the United States? Do you plan on hiring any? And if so, how many and when?

Mr. McLeish: No, we have not hired any. We have no intentions at the moment to hire any.

Mr. McDermid: At the moment. That option is still open though?

Mr. McLeish: Well, it is an option that is there, but—

[Traduction]

vous donner le nombre de cas où le problème s'est produit cette année par rapport à celui enregistré juste après le lancement du système l'an dernier.

M. McDermid: J'aimerais bien avoir ces renseignements. J'allais vous demander de me fournir d'autres renseignements que vous n'avez sans doute pas sous la main à l'heure actuelle, et j'aimerais autant le faire tout de suite. On avait fait quelques évaluations au sujet du trafic aérien de l'Aéroport international de Toronto, pour 1980. Vous devez sans doute maintenant disposer des chiffres exacts pour les avions et pour les passagers à destination et en partance de Toronto. J'aimerais également avoir une ventilation des prévisions établies pour 1981 afin que je puisse comparer les chiffres aux projections qu'avait faites le ministère. Ainsi je pourrais savoir si en général il y a eu sous-estimation ou surestimation. C'est pourquoi j'aimerais bien qu'on me fournisse ces chiffres.

Deux dernières questions. A-t-on levé . . . j'allais dire l'embargo, mais ce n'est pas . . .

M. McLeish: Le moratoire?

M. McDermid: Oui. A-t-on levé le moratoire concernant l'octroi à de nouvelles compagnies aériennes de droits d'atterrissage à l'Aéroport international de Toronto? Où en sont les choses à l'heure actuelle?

M. Leish: Non, monsieur McDermid, il n'a pas été levé. J'ai soumis un certain nombre de propositions au ministre, et nous sommes en train d'étudier la situation à Toronto et à Montréal, car il faut examiner le système dans son ensemble. Mais nous n'avons pas encore levé le moratoire.

M. McDermid: Mais n'est-il pas vrai qu'à Mirabel vous accueillerez n'importe quel avion?

M. McLeish: Bien sûr.

M. McDermid: C'est bien ce que je pensais. J'ai remarqué que l'on prévoit un déficit de \$47 millions pour 1982-1983.

Dernière question. Comme vous le savez peut-être, j'ai à la Chambre des communes demandé au ministre de l'Emploi et de l'Immigration s'il avait l'intention de permettre aux contrôleurs aériens mis à pied aux États-Unis de venir travailler au Canada, et il m'a répondu que non. J'ai ensuite posé la même question au ministre des Transports qui m'a dit qu'on était en train d'envisager cela, et qu'il y avait de fortes chances qu'on laisse ces gens entrer au Canada, étant donné la pénurie de contrôleurs aériens qui existe ici. Avez-vous embauché des contrôleurs aériens mis à pied aux États-Unis? Ou prévoyez-vous d'en embaucher? Dans l'affirmative, combien et quand?

M. McLeish: Non, nous n'en n'avons pas encore embauchés, et nous n'en n'avons aucunement l'intention, du moins pas pour l'instant.

M. McDermid: Pas pour l'instant. Mais la possibilité existe?

M. McLeish: C'est une possibilité, mais . . .

[Text]

• 1725

Mr. McDermid: It is like the fourth one, we are the last resort type of thing?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. McDermid: Yes, I see. No further questions, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. McDermid. I would like to thank the officials. I thought the session was a very informative one.

We are now adjourned until 8 o'clock Tuesday, April 27, 1982, when we shall consider all the votes under the Air Administration Program. Thank you very much.

[Translation]

M. McDermid: Alors c'est comme le quatrième, nous sommes le dernier recours?

M. McLeish: Oui.

M. McDermid: Très bien, je vois. J'ai terminé, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur McDermid. Je tiens à remercier les fonctionnaires; la séance m'a semblé très utile.

La séance est levée jusqu'à mardi le 27 avril 1982 à 20h00; nous étudierons alors les crédits sous la rubrique Programme des transports aériens. Merci beaucoup.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air
Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Admiral Andrew L. Collier, Commissioner, Canadian Coast
Guard.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration
canadienne du transport aérien;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
Amiral Andrew L. Collier, commissaire, Garde côtière
canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 58

Thursday, April 29, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 58

Le jeudi 29 avril 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982:83: Votes 45, 50 and 55—Air
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

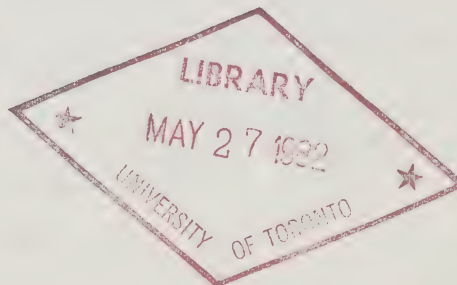
Budget principal 1982-1983: Crédits 45, 50 et 55—
Programme des transports aériens sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Ellis
Bockstael	Flis
Corbin	Gass
Côté (Mrs.)	Gourd
Dantzer	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Scott (<i>Hamilton—</i>
McDermid	<i>Wentworth</i>)
McRae	Siddon
Nowlan	Skelly
	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 26, 1982:

Mr. Benjamin replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, April 27, 1982:

Mr. Gass replaced Mr. Forrestall;

Mr. Kristiansen replaced Mr. Benjamin.

On Thursday, April 29, 1982:

Mr. Benjamin replaced Mr. Kristiansen;

Mr. Ellis replaced Mr. Mayer.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 avril 1982:

M. Benjamin remplace M. Fulton.

Le mardi 27 avril 1982:

M. Gass remplace M. Forrestall;

M. Kristiansen remplace M. Benjamin.

Le jeudi 29 avril 1982:

M. Benjamin remplace M. Kristiansen;

M. Ellis remplace M. Mayer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 29, 1982

(97)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:39 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Dantzer, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*) and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Jaffray Wilkins, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. Larry G. Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air); Dr. Gad Y. Sebastyan, Director General, Airports and Construction Services; Mr. Pierre E. Arpin, Director General, Civil Aeronautics; Mr. Fernand Mousseau, Director General, Finance (Air) and Mr. Robert S. Lafleur, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:24 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 AVRIL 1982

(97)

[Traduction]

Le comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 9h39 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*)(président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Dantzer, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*) et Turner

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter M. McLeish, Administrateur, Administration canadienne des Transports aériens; M. Jaffray Wilkins, sous-ministre adjoint principal; M. Larry G. Potvin, directeur général, Politique de planification et programmation (Air); M. Gad Y. Sebastyan, directeur général, Service des aéroports et de la construction; M. Pierre E. Arpin, directeur général, Aéronautique civile; M. Fernand Mousseau, directeur général, Finances (Air); M. Robert S. Lafleur, directeur, Normes et Législation aéronautique.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule n° 56*).

Sur consentement unanime, le Comité étudie les crédits 45, 50, et 55—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h24, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, April 29, 1982

• 0938

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. Before we proceed to calling Votes 45, 50, and 55, relating to the Air Transportation Program, the proper procedure is to stand Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, and L40. This, of course, can only be done if we have a quorum, but at least it is on the record.

We are going to deal this morning with Votes 45, 50, and 55, the Air Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 45—Air Transportation—Operating expenditures.....\$249,431,000

Vote 50—Air Transportation—Capital expenditures including contributions.....\$100,411,000

Vote 55—Air Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions.....\$24,068,000

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

As members know, we had a meeting scheduled for Tuesday evening last which was interrupted by bells ringing. I do not know why the Whips always do that when we have committee meetings; we will have to talk to the Whips about that, I guess. In any case, the officials from the air transport division of Transport were here. When it was obvious to me that the vote was not going to be over before 9.00 o'clock, I cancelled the meeting; and it was not.

• 0940

An hon. Member: Okay.

The Chairman: So that is the reason we had no meeting on Tuesday evening last. We will arrange another meeting with the Air Transportation officials, but I will give them the undertaking now that we will discuss that in the steering committee and before we set an absolute date we will get back to them to make sure that we are not totally destroying their schedules. In other words, we will do our best to find a mutually agreeable date.

You will find your votes listed in your blue book on pages 30-42 and 30-79.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 29 avril 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur les prévisions budgétaires de l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Avant d'étudier les crédits 45, 50 et 55, portant sur le Programme des transports aériens, la procédure appropriée est de réserver les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, et L40. Bien entendu, cela n'est possible que lorsqu'il y a quorum, mais du moins, nous l'avons fait consigner au procès-verbal.

Ce matin, nous sommes saisis des crédits 45, 50 et 55 du Programme des transports aériens.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 45—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement.....\$249,431,000

Crédit 50—Transports aériens—Dépenses en capital, y compris les contributions.....\$100,411,000

Crédit 55—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget et contributions.....\$24,068,000

Le président: Les membres du Comité désirent-ils étudier ces crédits en même temps?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Vous n'ignorez pas que notre réunion de mardi soir dernier a été interrompue par la sonnerie. Je ne sais pas pourquoi les whips font toujours cela lorsque nous tenons des séances de comité. Je crois qu'il faudra leur en parler. Quoi qu'il en soit, des représentants de la division des Transports aériens du ministère des Transports étaient ici. Cependant, lorsqu'il est devenu certain que le vote ne serait pas terminé avant 21 heures, j'ai annulé la réunion. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé.

Une voix: Bravo!

Le président: C'est pour cela qu'il n'y a pas eu de séance mardi soir dernier. Nous allons donc en tenir une autre pour entendre les hauts fonctionnaires des Transports aériens, mais je dois leur dire d'abord que nous allons discuter de la question au comité directeur pour fixer la date puis nous leur reviendrons afin qu'il n'y ait pas de conflit d'horaire. Autrement dit, nous ferons de notre mieux pour choisir une date qui convient aux deux parties.

Vous trouverez les crédits dont nous sommes saisis aujourd'hui dans le Livre bleu, pages 30-43 à 30-80.

[Texte]

I welcome, then, the officials from Transport who are led by Mr. McLeish, the administrator. I will call on Mr. McLeish now to introduce the remainder of his officials, and we will proceed, then, with Mr. Ellis, followed by Mr. Deniger.

Mr. Ellis: No, Mr. Nowlan. We have decided—

The Chairman: Okay. Mr. Nowlan, followed by Mr. Deniger.

Mr. McLeish, please.

Mr. Walter M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, I would like, first of all, to introduce Mr. Jaffray Wilkins, the Senior Assistant Deputy Minister, who has joined us this morning in case there are any questions related to the minister's advisory committee and Dubin. As well, I have with me Dr. Sebastyan, the Director General of Airports and Construction Services; Mr. Potvin, the Director General of Policy Planning and Programming (Air); Mr. Fernand Mousseau, the Director General of Finance (Air), and Mr. Arpin, Director General of Civil Aeronautics.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLeish. We will proceed to our examination of the estimates, then, beginning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Linking the last meeting with this meeting, Mr. Chairman, I wonder if Mr. McLeish, or anyone else, has the details of the purchase of the Jetstar and its conversion into a DOT VIP plane, the purchase price and/or the cost of the conversion.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: Is it in a statement? Are there details that could be appended to the minutes to expedite the vocal evidence?

Mr. McLeish: It is partially in that form. Unfortunately, when it came to me it was not complete enough; I had to scribble on it. So I could put it in that form and submit it to the chairman tomorrow. But I can give you the facts today.

Mr. Nowlan: Yes. Thank you.

Mr. McLeish: We have two Challengers. One was—

The Chairman: Order please. I find it difficult to hear with several conversations going on. Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman. Two Challengers were purchased. One was purchased in November 1981, and its total cost was \$11,122,638. Of that, the aircraft, including its interior, cost \$9,818,900. The second aircraft was purchased a month later, in December, and its total price was \$11,772,000. Of that, the aircraft, including its interior, was \$10,800,000. But I would point out that the reason it was more expensive than the first one was that it included the spares for both aircraft. Now, the difference between the aircraft and its

[Traduction]

J'aimerais donc souhaiter la bienvenue aux représentants du ministère des Transports conduits par M. McLeish, administrateur. Je vais demander à M. McLeish de nous présenter ses collaborateurs après quoi nous passerons aux questions, d'abord M. Ellis, puis M. Deniger.

M. Ellis: Non, M. Nowlan. Nous avons décidé...

Le président: Bien. Ce sera donc M. Nowlan suivi de M. Deniger.

Monsieur McLeish, à vous la parole.

M. Walter M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des Transports aériens, Transports Canada): Monsieur le président, j'aimerais d'abord vous présenter M. Jaffray Wilkins, sous-ministre adjoint principal, qui nous accompagne ce matin au cas où l'on poserait des questions sur le comité consultatif du ministre ainsi que sur le rapport Dubin. M. Sebastyan, directeur général du Service des aéroports et de la construction, M. Potvin, directeur général de la politique de planification et programmation (Air), M. Fernand Mousseau, directeur général des Finances (Air), et M. Arpin, directeur général de l'Aéronautique civile.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McLeish. Nous allons maintenant passer à l'examen des Prévisions budgétaires et, à cette fin, je vais donner la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Pour faire suite aux questions soulevées à la dernière réunion, est-ce que M. McLeish ou l'un de ses collaborateurs peut nous donner les détails de l'achat de l'avion Jetstar et de sa transformation en un appareil du ministère des Transports destiné aux personnalités. J'aimerais en connaître le prix d'achat et le coût de sa transformation.

M. McLeish: Oui, monsieur le président.

M. Nowlan: Est-ce que cela figure dans une déclaration ou des états financiers? Y a-t-il des renseignements qu'on pourrait annexer au procès-verbal afin d'accélérer les choses?

M. McLeish: Les renseignements sont partiellement disponibles sous cette forme. Malheureusement, lorsqu'ils m'ont été communiqués, ils étaient incomplets et j'ai donc dû faire des ajouts manuscrits au document. Je pourrai donc mettre tout cela au propre et l'envoyer au président demain. Cependant, je puis vous donner les faits aujourd'hui.

M. Nowlan: Oui, je vous remercie.

M. McLeish: Nous possédons deux Challenger. L'un était...

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Il m'est difficile d'entendre lorsqu'il y a plusieurs conversations en même temps. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci, monsieur le président. Nous avons acheté deux Challenger. Le premier en novembre 1981, à un coût total de \$11,122,638. Sur cette somme \$9,618,900 correspondent au prix de l'appareil et aux travaux d'intérieur. Le second a été acheté un mois plus tard, soit en décembre, à un prix total de \$11,772,000. Dans ce cas, le prix de l'appareil et de l'intérieur a été de \$10,800,000. Je préciserai que le second appareil a coûté plus cher parce que le coût englobait des pièces de rechange pour les deux appareils. Pour ce qui est

[Text]

interior and the total cost was made up by federal sales tax, interest, and the cost of the flight data recorder.

The basic price of the airplane is listed at \$8.4 million. The interior modifications, which not only include the seating, carpet and so on, but also include the lavatories, the galley, avionics equipment used for navigation, et cetera, are approximately \$1.5 million for each aircraft.

• 0945

Mr. Nowlan: And just that last part of the avionics, that would be the instrument package. That would make up the bulk of that \$1.5 million, would it not?

Mr. McLeish: I do not, Mr. Nowlan, have a breakout. If you wish that, I can attempt to obtain it, but the navigation equipment, avionics, would probably be the best part of that cost.

Mr. Ellis: May I be excused to say, is there a black box? Do you have the inertial navigation equipment in it?

Mr. McLeish: Yes, there is inertial navigation equipment and a complete flight management system.

Mr. Ellis: Yes, okay.

Mr. Nowlan: Yes, I will leave that. I appreciate that and anything in a summary to give to the Chair and perhaps we could have it attached, Mr. Chairman, when we see what it is.

Coming to the Dubin, Mr. Chairman and Mr. McLeish . . . and not to become completely extensive with the answer and again it might help expedite the verbal dialogue if there could be some written statement. As I understand it, Mr. Justice Dubin's three-year inquiry produced 247 recommendations from the three volumes. And, of course, as we all know, Mr. Dubin said there "is no room for inertia or complacency" in implementing these recommendations.

Now, there have been a couple of press releases from the minister, and I appreciate that. But I wonder if there is any way, Mr. Chairman, the officials here today could tell us in an answer, and/or set out in a chart form, the status of those 247 recommendations, realizing that perhaps there is some overlay. Now, is that an impossible situation to have sort of a visual chart, more or less, to see where we are in those implementations? And/or what is the status?

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, we anticipated a question of this nature and we can indicate that of the total recommendations, there has been complete agreement with 191, where recommendations have been made to the minister with respect to the means of implementation. There are 55 that interact with each other and require some additional examination, and we agree with them in principle. We are not in a position to make complete recommendations at this time but will do very shortly. There is only one at the present moment where there is a question as to whether or not there

[Translation]

maintenant de la différence entre le coût de l'appareil ainsi que de son intérieur et le coût total, elle correspond à la taxe fédérale sur la vente, aux intérêts et au coût de l'enregistreur de vol.

Le prix de base de l'appareil est de \$8.4 millions. Les transformations de l'intérieur, qui ne couvrent pas seulement les sièges, la moquette etc, mais aussi les frais relatifs aux toilettes, à l'office, à l'avionique, etc., atteignent environ \$1.5 million par appareil.

M. Nowlan: Et cette dernière partie de l'avionique couvrirait les instruments de vol. C'est donc tout cela qui constitue les 1.5 million de dollars, n'est-ce pas?

M. McLeish: Monsieur Nowlan, je n'ai pas de ventilation en main. Si vous en voulez une, j'essaierai de l'obtenir mais l'équipement de navigation, c'est-à-dire l'avionique, représente probablement la plus grande partie de ces coûts.

M. Ellis: Me permettez-vous de demander s'il y a une boîte noire et si elle contient un système de navigation par inertie?

M. McLeish: Oui, les appareils comportent le matériel de navigation par inertie ainsi qu'un système complet de gestion de vol.

M. Ellis: Très bien.

M. Nowlan: Je n'irai pas plus loin. Je vous remercie et vous serais reconnaissant de nous envoyer tout résumé que vous ferez parvenir au président.

J'en arrive maintenant au rapport Dubin, monsieur McLeish. Pour accélérer les choses, cela nous aidera peut-être encore une fois si vous pouvez nous répondre par écrit. A ma connaissance, les trois années d'enquêtes menées par le juge Dubin ont abouti à 247 recommandations consignées dans trois volumes. Et bien entendu, nous n'ignorons pas que M. Dubin a affirmé qu'il n'y a pas de place pour l'inertie ou l'autosatisfaction lorsqu'il s'agira de les mettre en oeuvre.

Le ministre nous a gratifiés de quelques communiqués de presse, ce dont je le remercie. Toutefois, monsieur le président, je me demande si les hauts fonctionnaires ici présents peuvent nous communiquer des renseignements sous forme de tableaux ou de graphiques, au sujet de ces 247 recommandations, car il y en a peut-être qui se chevauchent. Est-il impossible d'obtenir une espèce de tableau nous indiquant où nous en sommes dans leur application et quelle est l'importance qu'on leur accorde?

M. McLeish: Eh bien, monsieur le président, nous avions prévu une question de ce genre et nous sommes en mesure de vous dire notre accord total sur 191 de ces recommandations soumises au ministre. Il y en a cependant 55 qui sont liées entre elles et qui exigent un examen plus poussé bien que nous les appuyions en principe. A l'heure actuelle, nous ne sommes pas en mesure de formuler des recommandations complètes, mais nous le ferons très bientôt. En dernier lieu, il n'y en a qu'une présentement où l'on se demande si on pourra y souscrire, et on l'étudie encore à l'Administration des transports aériens.

[Texte]

will be agreement with it and that is still under study within the air administration.

There are 97 that have legislative impact, and there is tremendous activity going on with respect to that. I think we anticipate that some members of the committee will have questions related to that area.

There are five significant studies the minister has decided to authorize arising out of the Dubin recommendations. One, is the occurrence reporting system study. This is a study . . .

Mr. Nowlan: Excuse me. What?

Mr. McLeish: Occurrence.

Mr. Nowlan: Occurrence.

Mr. McLeish: This is the study that relates accidents, incidents and hazards. And it relates it to both a mandatory and a voluntary reporting system. We had a study undertaken and that report has been completed and has been released to every group we can conceive of in the aviation public and in the general public that would be interested. There is a Weather Minimal Standards Study. This is an area where the entire aeronautical world has debated, and is still debating, how to legislate the minimum weather standards for the operations of aircraft. It relates to the enforcement problem. How do you measure the weather in such a way, and write the regulation, that, if there is gross disobedience, then how do you handle it? That weather-minima study was assigned to a former Air Canada captain with considerable experience on Air Canada's behalf in the International Civil Aviation Organization's, weather-minima task forces over the last decade. He will be reporting during May.

• 0950

There has been consultation with the aviation community. He has had members of CALPA and ATAC on his committee.

The Chairman: Sorry. Go ahead, Mr. McLeish.

Mr. McLeish: The third study relates to air-worthiness standards for small aircraft. This study has not yet been commenced. The terms of reference are now being developed, and it is going to be a long one; it is going to take many months and may even extend to a year. This is the question of what air-worthiness standards should relate to small airplanes in commercial use. That was a point on which Dubin spent quite a bit of time.

The fourth study relates to the regulatory fleet requirements, and it includes a number of side issues with respect to that. That is now underway, and that will be completed probably by fall.

[Traduction]

Quatre-vingt-dix-sept des recommandations ont des répercussions législatives, et on travaille très fort à cet égard. Nous prévoyons d'ailleurs que certains membres du Comité nous poseront des questions là-dessus.

Par ailleurs, le ministre a autorisé la réalisation de cinq études importantes en raison des recommandations du rapport Dubin. L'une d'elles porte sur le système de compte rendu. Il s'agit d'un travail—

M. Nowlan: Excusez-moi, de quoi s'agit-il?

M. McLeish: Il s'agit du système de déclaration des incidents.

M. Nowlan: Des incidents.

M. McLeish: Ce système consiste à faire états des accidents, des incidents et des circonstances où l'on a observé un danger, et l'étude portera là-dessus ainsi que sur la question à savoir s'il faut un système obligatoire ou facultatif. Nous avons d'ailleurs entrepris un examen et le rapport qui en a résulté a été terminé et envoyé à tous les groupes possibles engagés dans le domaine de l'aviation publique ainsi qu'aux particuliers intéressés. A part cela, il y a aussi une étude sur les normes minimales en matière de météorologie. Cette question des modalités de la législation en matière de normes minimales de météorologie pour les besoins des opérations d'un appareil a fait discuter le monde aéronautique au complet et le fait encore discuter. Elle soulève la question de la mise en vigueur. En effet, comment peut-on mesurer le temps qu'il fait et disposer d'un règlement, de telle sorte que s'il y a désobéissance grave, on sache quoi faire? Cette étude relative aux normes minimales en matière de météorologie a été confiée à un ancien commandant d'Air Canada ayant acquis beaucoup d'expérience dans des groupes de travail chargés d'étudier cette question au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ces dix dernières années. Il présentera son rapport au cours du mois de mai.

Il a consulté le monde de l'aviation et s'est adjoint des membres de la CALPA et de l'Association canadienne du transport aérien.

Le président: Je m'excuse. Allez-y monsieur McLeish.

M. McLeish: La troisième étude porte sur les normes de navigabilité des petits appareils. Elle n'est pas encore en chantier. On est en train de mettre au point son mandat. Elle sera longue, elle s'échelonnera sur de nombreux mois et peut-être même une année. Il s'agit de savoir quelles sont les normes de navigabilité à mettre en oeuvre dans le cas des petits appareils d'usage commercial. Le rapport Dubin s'est longuement penché sur cette question.

La quatrième a trait aux besoins en matière de réglementation des flottes aériennes ainsi que sur d'autres questions connexes. Elle est en cours et sera probablement terminée d'ici l'automne.

[Text]

The fifth study, which is also underway, relates to the CATA organization. Justice Dubin made recommendations of impact on the organization in a number of places, and that is going to be a study of some magnitude.

I think that gives you a pretty good update of where we are.

The Chairman: You have about two minutes left, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: While the question was basic, as Mr. McLeish appreciated, and the answer was very good as far as it went, in the sense that it obviously leads to further questions—and I am not going to trespass too long today—is there, Mr. Chairman, Mr. McLeish, a summary, for instance, of the 191 where there has been a complete agreement and a recommendation from the officials to the minister for means of implementation. Is there a summary that we could see, rather than taking the time here verbally to go over 191 specific points, and the same for the 55 where there is required additional examination and the 97 that require a legislative impact?

That is what I would like to see on those three matters, and on the five studies are there any time limits you could tell us about? Is there a special study on the radar situation, or is it involved in the first three parts that you mentioned? That is what I would like to know.

Mr. Jaffray Wilkins (Senior Assistant Deputy Minister, Transport Canada): Mr. Chairman, could I reply through you to Mr. Nowlan on this point?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Wilkins: First of all, sir, with respect to the studies, they have been proposed to the minister's advisory committee. We have discussed them and relayed to him our recommendations on them. In all cases, terms of reference have been set, and I believe that in the case of all the studies a general work plan or timetable has been set out. There would be no difficulty, in my view, in providing the committee with a copy of the terms of reference of those studies and a general indication of the timetable for completion.

With respect to the question of radars, that recommendation has been addressed by the advisory committee, but not yet finally dealt with. It will be some weeks, I think, before we finalize our view on that.

Concerning your broader question of something setting out what the comment was on each recommendation, the advisory committee has made a report to the minister, and it will be up to the minister, I think, to determine whether he wishes to release those or not. Generally speaking, what the advisory committee has recommended that is, in any substantive way, different from or adds to what Mr. Dubin recommended in his report has been the subject of comment by the minister in his press releases, some of which have been quite lengthy, and in a letter which he released to various parts of the aviation

[Translation]

La cinquième étude, également en cours, se rapporte à l'Administration canadienne des transports aériens. En effet, le juge Dubin a fait des recommandations significatives ayant trait à cette organisation à quelques reprises, et il s'agira donc d'un travail d'une assez grande envergure.

Je crois que cela vous donne une idée de la situation.

Le président: Il vous reste environ deux minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Ma question était simple, comme M. McLeish a dû s'en rendre compte. Cependant, la réponse a été bonne en ce sens qu'elle ouvre la porte à d'autres questions. Je ne vais pas dépasser mon temps de parole mais, monsieur McLeish, existe-t-il un résumé quelconque des 191 recommandations auxquelles vous souscrivez entièrement ainsi que des recommandations faites par les hauts fonctionnaires au ministre au sujet des moyens à prendre pour la mise en vigueur. Y a-t-il donc un résumé quelconque que nous pouvons consulter, sans devoir passer en revue verbalement les 191 recommandations. La même question vaut également pour les 55 exigeant un examen plus approfondi et les 97 ayant des répercussions sur la législation.

C'est le genre de document que j'aimerais consulter. Par ailleurs, les cinq études sont-elles soumises à un échéancier? Aussi, une étude spéciale sur le radar est-elle envisagée, ou ce sujet figure-t-il déjà dans les trois parties que vous avez mentionnées? J'aimerais bien qu'on réponde à cela.

M. Jaffray Wilkins (sous-ministre adjoint principal, Transport Canada): Monsieur le président, me permettez-vous de répondre à M. Nowlan?

Le président: Je vous en prie.

M. Wilkins: Premièrement, pour ce qui est des études, elles ont été proposées au Comité consultatif du ministre. Nous en avons donc discuté et lui avons fait nos recommandations là-dessus. Les sujets abordés et leur portée ont été déterminés dans tous les cas, et je crois aussi qu'un plan et un calendrier de travail ont été adoptés. A mon avis, il sera facile de vous fournir copie des sujets abordés par ces études ainsi que des renseignements généraux sur leur échéancier.

Pour ce qui est de la question des radars, le Comité consultatif s'est penché sur la recommandation mais notre étude n'est pas encore terminée. Je crois qu'il faudra attendre encore quelques semaines avant que nous en arrivions à quelque chose de définitif là-dessus.

Au sujet de savoir si quelque chose a été rédigé sur chaque recommandation, le Comité consultatif a présenté un rapport au ministre mais ce sera à lui de décider s'il veut en communiquer le contenu ou non. Grosso modo, toutes les recommandations de la part du Comité qui diffèrent d'une façon ou d'une autre de celles de M. Dubin ont fait l'objet de communiqués de presse de la part du ministre, dont certains ont d'ailleurs été très longs, et d'une lettre qu'il a envoyée à divers secteurs de l'aviation. Mais si vous voulez, je peux lui demander s'il veut bien publier le rapport complet.

[Texte]

community. But I can raise with him, if you wish, the question of whether he would release the total report.

[Traduction]

• 0955

Mr. Nowlan: Would you do that? Then perhaps somehow advise the committee what the response is, and we might take it from there. Thank you, Mr. Chairman, and so many others.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just on a point of order and this is smuggling it in without trying to disrupt the harmony of the committee this morning, and I am not going to be controversial at the moment, but I am interested in the witnesses who appear at the table. Is Mr. Lafleur somewhere here?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, Mr. Lafleur is here. We did not have room for him at the table, so he is right behind me.

Mr. Nowlan: Oh, I see. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Mes questions concernent uniquement le dossier Dorval-Mirabel. J'ai fait connaître, jeudi dernier à la Chambre des communes, ma position quant au dossier Dorval-Mirabel, position qui est basée sur le peu d'information que j'ai étant donné la décision du ministre de ne pas rendre publique l'étude coût-bénéfice sur les différentes solutions au sujet du dossier Dorval-Mirabel.

Le ministre a indiqué au maire de Laval et au maire de la rive Nord de Montréal, ainsi que lors d'une visite subséquente, au maire de Montréal, au COPEM et au groupe qui représentait la plupart des municipalités dont je suis le député, qu'il rendrait une décision au mois de mai au sujet du dossier Dorval-Mirabel.

Le ministre a rendu publique, il y a déjà un certain temps, une étude sur le réseau des aéroports de Montréal qui s'appelle *Rapport intérimaire sur les options relatives aux rôles possibles des aéroports*. De cette étude-là, apparemment, le ministre aurait étudié ou réservé deux options. Est-ce que les témoins, monsieur le président, seraient en mesure de nous dire quelles sont les deux options? Il y en a peut-être une ou trois, mais on a entendu parler de deux, et on n'a pas beaucoup d'information à ce sujet. Qu'est-ce que le ministère étudie présentement dans le dossier Dorval-Mirabel à la suite du rapport intérimaire?

Mr. McLeish: I would ask Mr. Potvin to answer this, please.

Mr. Larry G. Potvin (Director General, Policy Planning and Programming (Air)): Mr. Chairman, the report that Mr. Deniger referred to in fact has a number of scenarios. In the conclusion of the report, it recommends that further consideration be given to a specific scenario, Scenario 6 but, at the same time it indicates that the status quo is a feasible option. I think it is in that context that the minister made his statement that there are two broad scenarios which he is looking at; that

M. Nowlan: Je vous en remercie. Nous pourrions alors donner la réponse au Comité; nous pourrions procéder à partir de là. Merci, monsieur le président, et merci à tous les autres.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement pour essayer de glisser une petite question sans interrompre l'harmonie qui règne ce matin au Comité; ma question ne porte pas à controverse, elle a trait aux témoins présents. Est-ce que M. Lafleur est parmi nous?

M. McLeish: Oui, monsieur le président, M. Lafleur est ici. Nous n'avions pas suffisamment de place pour lui à la table, donc il est assis derrière moi.

M. Nowlan: Je comprends. Merci.

Le président: Merci. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

My questions are related solely to the Dorval—Mirabel portfolio. Last Thursday in the House of Commons, I gave my position on the Dorval—Mirabel portfolio; that position is based on what little information I received given the minister's decision not to release the cost benefit study on the different solutions proposed to the Dorval—Mirabel problem.

The minister told the mayor of Laval, the mayor of Montreal's north shore, and, on a later visit, the mayor of Montreal, COPEM, and the group representing most of the municipalities in my riding that he would announce a decision on the Dorval—Mirabel portfolio in May.

A while ago already, the minister released a study on the Montreal airport network entitled: "An Interim Report on Airport Role Options". It would appear that the minister has studied or tagged two of those options. Mr. Chairman, would the witnesses be in a position to tell us which two options were tagged? There may only be one or there maybe three, but we heard two mentioned, and we have very little information on the subject. What is the minister now studying in the Dorval—Mirabel portfolio as a result of the interim report?

M. McLeish: Je demanderai à M. Potvin de répondre.

M. Larry G. Potvin (directeur général, Politique de planification et programmation (Air), Transports Canada): Monsieur le président, le rapport mentionné par M. Deniger comprend plusieurs scénarios. La conclusion du rapport commande qu'on étudie plus attentivement un scénario donné, le scénario 6; en même temps, la conclusion indique que le statu quo représente une solution acceptable. Je crois que c'est dans ce contexte que le ministre a affirmé qu'il étudie deux scénarios;

[Text]

is, whether to continue with the status quo or to move in the direction that would provide more traffic at Mirabel.

M. Deniger: Est-ce que vous avez terminé les études coût-bénéfice sur la solution un ou le scénario un intitulé «Statu quo» et le scénario six intitulé «Coûts pratiques sauf les coûts courrier»?

Mr. Potvin: The benefits-cost study that is done as part of the overall study of the transfer of traffic and various elements of it have come together, although there are still parts that are missing. I think the minister has indicated that he is prepared to make it available when it is completed.

M. Deniger: Oui, le ministre a indiqué qu'il est prêt à rendre public le rapport après avoir annoncé sa décision finale dans le dossier. Alors, personnellement, je trouve cela inacceptable, mais c'est la décision du ministre; c'est lui qui est ministre, alors c'est lui qui prend la décision. On peut la contester sa décision, monsieur Potvin, vous savez.

Ce qui m'intéresse..., comme c'est aujourd'hui le 29 avril et que le mois de mai commence après demain, pensez-vous être en mesure de terminer votre étude coût-bénéfice sur laquelle le ministre doit, comme il l'a dit si souvent, fonder sa décision? Allez-vous être en mesure de préparer un document, non seulement pour qu'il soit signé par le ministre mais aussi pour le cabinet, au cours du mois de mai ou est-ce qu'il sera impossible au ministre de tenir son engagement formel pour le mois de mai?

• 1000

Mr. Potvin: First of all, can I go back to a point you made? You indicated that there would be a final decision, and I think the Minister has indicated that he wants to put forward a solution to the problem; whether that is, in fact, the final decision, would remain to be seen.

Mr. Deniger: We will discuss that again, because I saw that also.

Mr. Potvin: Coming to the point you raised about the month of May, the Minister has indicated, I think, in his most recent statement, that he had every intention of making a decision and recommending it to his Cabinet colleagues by the middle of May.

M. Deniger: Vous avez entièrement raison, monsieur Potvin, de souligner cet aspect du dossier, parce qu'en septembre le ministre parlait d'une décision pour le mois de mai. Le mardi 20 avril dernier, en Chambre, lorsqu'il a répondu à ma question sur le dossier Dorval-Mirabel, et vous avez saisi exactement la distinction, le ministre parle et je cite:

...d'annoncer une ligne générale en ce qui a trait à Mirabel...

Ce qui veut dire qu'une décision ne sera pas prise au mois de mai. Alors, vous avez pleinement raison de dire ce que vous avez dit; c'est exactement ce que le ministre a dit. Pour ma part, je crois que la décision ne sera pas prise au mois de mai, mais quand même...

[Translation]

c'est-à-dire, continuer avec le statu quo ou s'orienter vers une augmentation des mouvements aériens à Mirabel.

Mr. Deniger: Have you completed your cost benefit studies on solution number one or scenario one entitled "Status Quo" and scenario six entitled "All Except Short—Haul".

M. Potvin: L'étude coûts-bénéfices effectuée dans le cadre de l'étude globale du transfert des mouvements aériens et autres éléments est terminée, bien que certains éléments manquent encore. Je crois que le ministre a dit qu'il serait prêt à la rendre publique dès qu'elle sera terminée.

Mr. Deniger: Yes, the Minister indicated that he would be prepared to release the report once he had announced his final decision on the portfolio. Personally, I find that unacceptable, but the decision is up to the minister; he is the minister, so he is the one to make the decision. Of course, Mr. Potvin, we can question his decision.

What I am interested in—today, is April 29, and the month of May begins the day after tomorrow. Do you think you will be able to complete your cost benefit study on which the minister, as he has said so often, must base his decision? Would you be able to prepare a document during the month of May not only for the minister's signature but also for the Cabinet, or will the minister be unable to meet his official commitment for the month of May?

M. Potvin: Premièrement, est-ce que je peux revenir à quelque chose que vous avez dit? Vous avez dit qu'une décision définitive serait prise; je crois que le ministre a dit qu'il veut présenter une solution au problème. Il reste à voir si cette solution sera la décision définitive.

M. Deniger: Nous en reparlerons, car j'ai remarqué cela aussi.

M. Potvin: Pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet du mois de mai, je crois que le ministre a dit dans son dernier discours qu'il avait l'intention de prendre une décision et puis de la recommander à ses collègues du Cabinet d'ici la mi-mai.

Mr. Deniger: You are perfectly correct to point out that aspect of the portfolio, Mr. Potvin, because in September already the minister was talking about a decision by May. On Tuesday, April 20, in the House, in response to my question on the Dorval-Mirabel portfolio, and you picked up the exact distinction, the minister said, and I quote:

to announce general guidelines with respect to Mirabel...

This means that there will be no decision in May. So you are perfectly correct to say what you did; that is exactly what the minister said. Personally, I do not think there will be a decision in May, but nonetheless...

[Texte]

Maintenant, comme l'étude coût-bénéfice ne sera pas rendue publique, on va être bien mal pris pour savoir de quel côté pencher. Avec le peu de renseignement que l'on a, pour ma part, j'ai penché contre tout transfert de vols de Dorval à Mirabel. Dans la *Gazette* d'hier ou d'avant-hier, il y a un article qui n'est pas signé et qui est intitulé *Air giants face new pressure to move to Mirabel*. Dans cet article, on parle d'une réunion à laquelle M. McLeish était présent, et à laquelle vous étiez présent, monsieur Potvin, je crois... à laquelle étaient également présents le ministre, M. Cuthbertson, les représentants d'Air Canada et de Canadien Pacifique.

Dans cet article on parle d'une solution, j'imagine, dans le cadre du scénario 6: la solution *Minus Six*, by Transport Canada officials. Cela, j'imagine, *Minus Six*, c'est parce que si jamais vous l'appliquez, *there will be at least Minus Six and Liberal MP's in the air of Montreal if that thing is applied*. Mais, est-ce qu'il y a une solution, monsieur McLeish, dans le cadre du scénario 6 qui s'intitule *Minus Six*?

The Chairman: Mr. McLeish, or Mr. Potvin.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, at the present time, it is really not possible to give definitive answers to these questions, as much as we would like to.

The problem with the Mirabel-Dorval situation is that we have been trying, using every bit of our professional skills, to give advice to the Minister to enable him to make a decision. As you understand, there are many vested interests related to this question. I even told the Minister that, irrespective of which decision he makes, he is not going to enjoy a happy audience. There is going to be some aspect of the audience that is going to be unhappy. He realizes this, and he is really conscientiously trying to arrive at a decision that will in fact be in the interest of all the publics—the travelling public, the publics around Mirabel, etc.

M. Deniger: Avez-vous participé à une réunion, monsieur McLeish, dans le bureau du ministre le 18 mars dernier au sujet du dossier Mirabel, avec les gens d'Air Canada de Canadien Pacifique et vos fonctionnaires? Êtes-vous en mesure de répondre à cela?

Mr. McLeish: Yes, there was a meeting.

Mr. Deniger: At that meeting, did you discuss a solution called the Minus Six solution?

Mr. McLeish: Yes, we did.

Mr. Deniger: Have you read the article, which was on the front page of *The Gazette*, entitled: "Air Giants Face New Pressures to Move to Mirabel"?

Mr. McLeish: Yes, I have.

Mr. Deniger: Is that an accurate description of the meeting, as you remember it?

Mr. McLeish: I think there is emphasis there that misrepresents the meeting. The meeting was one of several meetings that the Minister has held. On this particular occasion, he

[Traduction]

Now since the cost benefits study will not be made public, we are going to be in a dilemma as to which side to support. Personally, given the little information we have, I have sided against any transfer of flights from Dorval to Mirabel. In yesterday's or the day before yesterday's *Gazette* there was an unsigned article entitled *Nouvelle pression sur les géants aériens en vue d'un transfert à Mirabel*. The article mentioned a meeting attended by Mr. McLeish and, I believe, yourself, Mr. Potvin... I believe the meeting was also attended by the Minister, Mr. Cuthbertson, and representatives of Air Canada and Canadian Pacific.

The article mentioned a solution which I believe falls within the context of scenario No. 6: the "Minus Six solution, by Transport Canada officials. I imagine the solution is called *Moins six* because if it were ever applied, *il y aurait probablement six députés libéraux de moins dans la région de Montréal*. But, Mr. McLeish, does scenario 6 include a solution called "Minus Six"?

Le président: Monsieur McLeish ou peut-être monsieur Potvin?

M. McLeish: Monsieur le président, il n'est vraiment pas possible à l'heure actuelle de donner une réponse définitive à ces questions, bien que nous aimerions le faire.

Le problème posé par le cas Mirabel-Dorval réside dans le fait que nous essayons avec toutes nos connaissances professionnelles, de conseiller le ministre afin qu'il puisse prendre une décision. Vous comprendrez qu'il y a beaucoup d'intérêts acquis liés à cette question. J'ai même dit au ministre que peu importe la décision qu'il prendra, elle ne sera pas très bien reçue. Un groupe donné ne sera pas satisfait. Il comprend cela. Et il fait vraiment des efforts consciencieux pour essayer d'en arriver à une décision qui sera dans l'intérêt de tous les publics—le public voyageur, le public de la région de Mirabel, etc.

Mr. Deniger: Mr. McLeish, did you take part in a meeting on March 18 in the minister's office about the Mirabel portfolio, together with your officials and people from Air Canada and Canadian Pacific? Can you answer that question?

M. McLeish: Oui, une réunion a eu lieu.

M. Deniger: A cette réunion, avez-vous discuté d'une solution qui s'appelle la solution 'moins six'?

M. McLeish: Oui.

M. Deniger: Avez-vous lu l'article en première page de *The Gazette* intitulé en substance: *Nouvelles pressions sur les géants aériens en vue d'un transfert à Mirabel*?

M. McLeish: Oui.

M. Deniger: Est-ce que cet article donne une description précise de ce qui s'est passé à cette réunion, selon vos souvenirs?

M. McLeish: Je crois que le ton de l'article déforme les faits. Le ministre a eu plusieurs réunions. Lors de la réunion en question il a rencontré les représentants des deux grandes

[Text]

brought together representatives of the two major airlines with the officials from the Air Administration. Among the airline representatives were the two airline presidents, in which we discussed all the possibilities of solutions for Mirabel, and included in the meeting were discussions on what was new to the presidents or to the airlines; our exploratory work on what we called "Minus Six" and that is what it was: it was exploratory, it was discussed, and no decisions were made.

• 1005

The Chairman: Mr. McLeish, when you say the two airlines, I assume the two airline presidents, I assume you are referring to Mr. Taylor and Mr. Gray?

Mr. McLeish: That is correct.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger: The "Minus Six" solution, which is, I guess, one of the possible solutions within the scenario 6 options, certainly does not seem to have the favour of the national airlines. It does not seem to have the favour of the Board of Trade of Montreal, nor COPEM, as it is known; and it certainly does not have my favour.

In that solution, for example, because we have so little information, if there were a flight leaving, say, from Montreal to Toronto to Vancouver, on the same plane, would that flight take off from Mirabel or take off from Dorval?

Mr. McLeish: The intention of Minus Six is that the long-haul flights connecting Montreal and domestic operations, would fly from Mirabel.

Mr. Deniger: So that the flight I have just described, using the same aircraft, would fly out of Mirabel?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Deniger: The same flight: Montreal, Toronto, Calgary—

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Deniger: —would fly out of... Well, you are right, Mr. McLeish. I think that a solution like that certainly will not be well received by everyone. It would certainly be received quite well by certain people, maybe one or two local mayors, but to quote the words from Mr. Ellis, I would say that—

Mr. McLeish: If I may, Mr. Chairman, I would just like to add one point. The fact that we present certain options to the minister does not mean that we are in favour of them.

Mr. Deniger: Oh, no.

Mr. McLeish: We attempt to provide all the possible practical solutions for his consideration.

Mr. Deniger: I respect that and the bottom line always rests with the minister, and that is why I do not understand the minister not making public the cost benefit study that I

[Translation]

compagnies aériennes et les hauts fonctionnaires de l'Administration des transports aériens. Parmi les représentants des compagnies aériennes se trouvaient les deux présidents et au cours de la réunion, nous avons discuté de toutes les solutions possibles pour Mirabel, y compris certains aspects nouveaux pour les présidents ou les compagnies aériennes; notre travail exploratoire sur ce que nous appelons le projet «Moins six» est justement cela: exploratoire, nous en avons discuté mais aucune décision n'a été prise.

Le président: Monsieur McLeish, lorsque vous parlez des deux compagnies aériennes, je présume que lorsque vous parlez des deux présidents, vous voulez parler de M. Taylor et de M. Gray?

M. McLeish: En effet.

Le président: Merci.

M. Deniger: La solution «Moins six» qui représente une des solutions possibles parmi un scénario de 6 options ne me semble certainement pas bien acceptée par les compagnies aériennes nationales. Cela ne semble pas être bien accepté non plus par la Chambre de commerce de Montréal ni par la COPEM, comme on l'appelle; je ne suis certainement pas moi non plus en faveur.

Dans le cadre de cette solution, par exemple; puisque nous avons si peu de renseignements, si un vol quittait disons Montréal pour aller à Toronto et ensuite à Vancouver, en utilisant toujours le même avion, est-ce que ce vol partirait de Mirabel ou de Dorval?

M. McLeish: «Moins six» prévoit que les vols à long parcours reliant Montréal et les vols nationaux auraient comme point de départ Mirabel.

M. Deniger: Ainsi, le vol que je viens de décrire, toujours avec le même avion, partirait de Mirabel?

M. McLeish: Oui.

M. Deniger: Le même vol: Montréal, Toronto, Calgary...

M. McLeish: Oui.

M. Deniger: ... partirait de... Vous avez raison, monsieur McLeish. Je crois qu'une telle solution ne sera certainement pas bien reçue par qui que ce soit. Certains, évidemment, l'accueilleront bien, peut-être un ou deux maires locaux, mais pour citer M. Ellis, j'aimerais dire que...

M. McLeish: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais simplement ajouter une chose. Le fait d'avoir présenté certaines options au ministre ne signifie pas pour autant que nous les préconisons.

M. Deniger: Non.

M. McLeish: Nous tentons de lui fournir, pour considération, toutes les solutions pratiques possibles.

M. Deniger: Je comprends, mais la décision finale revient toujours au ministre et c'est pourquoi je ne comprends pas que le ministre n'ait pas publié l'analyse coûts-avantages dont j'ai

[Texte]

referred to earlier. I am sure that it is not on your recommendation that he is saying that. It is obviously his own decision.

However, I am still curious about the Dorval-Mirabel issue. Have you commissioned any public opinion polls, to ask the population at large, not only in Montreal or Greater Montreal, but maybe throughout Canada, what their views are on this topic? It seems to me that it is the client that eventually should decide because it is the client who pays his bill; it is the client who drives his car to Mirabel and then has to leave it there because he does not want to pay the extra \$40 taxi or \$50 taxi or parking or whatever. Have you commissioned any public opinion polls?

Mr. McLeish: Across Canada?

Mr. Deniger: Or in Montreal—any polls. Then we will focus on the polls.

Mr. McLeish: No, we have not commissioned a public opinion poll, but nevertheless, in the studies undertaken, we spoke with various groups of the public and their representatives in the Greater Montreal area.

Mr. Deniger: Do you know anyone who—

The Chairman: Mr. Deniger, you have about two minutes left.

Mr. Deniger: Is the first round not for 20 minutes?

The Chairman: No, not when we have an hour-and-a-half meeting.

Mr. Deniger: Oh, sorry. Then, my last—

The Chairman: I am giving you 12 on 13 minutes.

Mr. Deniger: This is my last question and it is a short one.

Are there people in the air industry—I am talking about the national carriers, the regional carriers, ATAC, the unions, I am not talking about elected officials—who are favourable to your scenario 6? If so, could you identify them?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: This is to Minus Six?

Mr. Deniger: Yes, Minus Six . . .

Mr. McLeish: Or Six.

Mr. Deniger: Or Six. To any plans—

Mr. McLeish: I will ask Mr. Potvin to answer.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: As a result of the distribution of the interim report, Mr. Chairman, we have had replies from a number of carriers and the replies to Quebecair, in particular, indicated that they would be very favourably disposed to Minus Six.

Mr. Deniger: Minus Six basically says, Quebecair stays at Dorval while Air Canada and CP Air goes to Mirabel.

[Traduction]

parlé précédemment. Je suis persuadé que ce n'est pas sur votre recommandation qu'il le prétend. C'est évidemment sa propre décision.

Néanmoins, j'éprouve toujours une certaine curiosité pour le dossier Dorval-Mirabel. Avez-vous commandé des sondages d'opinion afin de demander au grand public, et non pas uniquement aux habitants de Montréal ou du Grand Montréal, mais peut-être à travers tout le Canada, ce qu'il en pense? Il me semble qu'en dernière analyse, c'est le client qui devrait décider puisque c'est le client qui paie la note; c'est le client qui doit conduire jusqu'à Mirabel et ensuite y laisser sa voiture parce qu'il ne veut pas payer \$40 ou \$50 de taxi ou de stationnement. Avez-vous commandé le moindre sondage d'opinion?

M. McLeish: A travers tout le Canada?

M. Deniger: Ou à Montréal—le moindre sondage. Ensuite nous parlerons des sondages mêmes.

M. McLeish: Non, nous n'avons pas commandé de sondage d'opinion, mais néanmoins, dans le cadre des études entreprises, nous avons discuté avec divers groupes publics et leurs représentants de la région du Grand Montréal.

M. Deniger: Connaissez-vous quelqu'un qui . . .

Le président: Monsieur Deniger, il vous reste environ 2 minutes.

M. Deniger: N'avons-nous pas 20 minutes au premier tour?

Le président: Non, pas lorsque nous tenons une réunion d'une heure et demie.

M. Deniger: Excusez-moi. Dans ce cas, ma dernière . . .

Le président: Je vous accorde 12 ou 13 minutes.

M. Deniger: Ce sera ma dernière question et elle sera brève.

Y a-t-il des gens dans l'industrie aérienne—je parle des transporteurs nationaux, des transporteurs régionaux, de l'ACTA, des syndicats, je ne parle pas des représentants élus—qui soient favorables à votre scénario n° 6? Dans l'affirmative, pourriez-vous les nommer?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Favorables à «Moins six»?

M. Deniger: Oui.

M. McLeish: Ou six.

M. Deniger: Ou six . . .

M. McLeish: Je vais demander à M. Potvin de répondre.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Après la diffusion du rapport intérimaire, monsieur le président, nous avons reçu des réponses de plusieurs transporteurs, et la réponse de Québecair notamment précise que cette société serait très favorablement disposée à l'égard du projet «Moins six».

M. Deniger: En fait «Moins six» dit que Québecair reste à Dorval alors que Air Canada et CP Air vont à Mirabel.

[Text]

Mr. Potvin: Mr. Deniger, that was your question.

Mr. Deniger: Of course, but what about solutions Six? We saw that in our study. It is very self-serving. It is very self-serving sometimes by witnesses on solutions. Well, we can go to ATAC. Is ATAC favourable to your scenario 6?

• 1010

Mr. Potvin: No. ATAC's response to scenario 6 . . .

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

I just want to point out to the committee that I have been following this line of questioning very carefully and I do not have any difficulty with it because Mr. Deniger was quoting from a story in a newspaper. I do want to caution members, however, that if questions are asked without some public basis of discussions between officials and the minister, I would have to rule, I think, that preferably those questions should be put to the minister. But when there is a public basis for the questions, I do not see anything wrong with them.

Mr. Deniger: Mr. McLeish is quoted directly.

The Chairman: Yes, I know. I am not criticizing you; I am simply offering that as a piece of advice. Right. Exactly. So we will know where we stand.

Our next questioner, then, is Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McLeish or any official: Is the department either considering or intending to contract out the inspection of aircraft?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Are you referring to the departmental fleet?

Mr. Benjamin: Inspection of aircraft, period, generally.

Mr. McLeish: Commercial aircraft?

Mr. Benjamin: Yes. That and your own fleet.

Mr. McLeish: With respect to our own fleet, we have studied the question many times as to whether it is more beneficial to do it in-house or to contract it out, and each time we have studied it we have come to the conclusion that it is more beneficial to continue to do the maintenance in-house. With respect to other fleets, I really have difficulty in knowing what fleet you are referring to.

The Chairman: Were you talking maintenance or inspection?

Mr. Benjamin: Just inspection.

The Chairman: Just inspection.

Mr. McLeish: I am sorry. I used the word "maintenance" meaning in the total sense of maintaining the aircraft.

Mr. Benjamin: All right.

[Translation]

M. Potvin: Monsieur Deniger, c'était votre question.

M. Deniger: Evidemment, mais la solution Six? Nous l'avons vue dans notre étude. C'est très intéressé. Il arrive parfois que les témoins soient très intéressés par des solutions. Nous pouvons toujours passer à l'ATAC. Est-ce que l'ATAC est favorable au scénario 6?

M. Potvin: Non. La réponse de l'ATAC au scénario 6 . . .

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

J'aimerais simplement souligner aux membres du Comité que j'ai suivi de très près les questions et cela ne m'ennuie pas du tout puisque M. Deniger citait un article de journal. J'aimerais néanmoins mettre les membres du Comité en garde car si des questions sont posées sans le moins du monde prêter à fondement discussions publiques avec les fonctionnaires et le ministre, je devrai décréter je crois qu'il serait préférable que l'on pose ces questions au ministre. Néanmoins, lorsque les questions intéressent le public, je n'ai aucune objection.

M. Deniger: M. McLeish cite directement.

Le président: Oui, je sais. Je ne vous critique pas; j'offrais simplement un conseil. Très bien. Exactement. Nous saurons donc ainsi où nous en sommes.

L'intervenant suivant est M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. McLeish ou à quelqu'un d'autre: est-ce que le ministère songe ou a l'intention d'offrir l'inspection des aéronefs à contrat?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Voulez-vous parler de la flotte du ministère?

M. Benjamin: L'inspection des aéronefs, un point c'est tout, d'une façon générale.

M. McLeish: Les aéronefs commerciaux?

M. Benjamin: Oui. Ceux-là et ceux de votre propre flotte.

M. McLeish: En ce qui concerne notre propre flotte, nous avons étudié la question de nombreuses fois, quant à savoir s'il serait plus avantageux de faire le travail nous mêmes ou de l'offrir à contrat, et chaque fois que nous avons étudié la question, nous en sommes venus à la conclusion qu'il était plus avantageux de continuer à faire l'entretien nous-mêmes. Quant aux autres flottes, j'ai beaucoup de mal à savoir de quelle flotte vous voulez parler.

Le président: Est-ce que vous parliez de l'entretien ou de l'inspection?

M. Benjamin: Uniquement de l'inspection.

Le président: Uniquement de l'inspection.

M. McLeish: Excusez-moi. J'ai utilisé l'expression «entretien» pour signifier la maintenance au sens global d'un aéronef.

M. Benjamin: Très bien.

[Texte]

In November I asked Mr. St John about a study being done by the department concerning local commercial airports, and he said the report was almost ready for submission to the minister. I wonder what the status of it is and whether it is available.

Mr. McLeish: There was a report commissioned on local commercial airports . . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. McLeish: We always seem to run into problems with nomenclature, and I am having difficulty in identifying that as being the subject of a study. A firm of consultants was assigned to study alternate means of handling the subsidy to municipal airports. Those are airports that are owned by the Department of Transport or owned by municipalities which receive an operating subsidy. We have, at the Treasury Board's direction, been studying alternate approaches to the types of subsidies that have been paid in recent years. That report is available. It was completed, I think, in January. We are still dialoguing within the Air Transportation Administration on what the consultants recommended, but we have not come to any conclusions yet.

Mr. Benjamin: I would like to go to my own bailiwick, Mr. Chairman. I understand the preliminary design work for the new Regina airport terminal has been finished, although I was under, I guess, the false impression five or six years ago that that had already been done. In fact, five or six years ago, Mr. McLeish, you gave me a three-year timeframe for that to be finished, and now it is going to be 1985 or 1986 before it is finished. Can you give me a progress report? What is the new timetable, and what is the status of the design, tendering or whatever?

Mr. McLeish: First of all, I would like to apologize for having given you an incorrect prognostication of the expectation of bringing that terminal building on line although at that time it was our best estimate. For details today, I would ask Dr. Sebstyan to provide the answer.

• 1015

Mr. Gad Y. Sebstyan (Director General, Airports and Construction Services, Transport Canada): Mr. Chairman, we have Treasury Board approval to the extent of hiring consultants and come up with class B estimates for the Regina air terminal and associated development programs. We hired a consultant, the study is completed and we are dialoguing right now with the region and the consultant on the outcome of the preliminary design and the associated costs because there was a significant cost increase as a result of the preliminary design. That is the basic status. Once this problem is resolved, we are going to make recommendations to the minister as to the extent of the work and the cost of the work. Then after approval from the minister, we go to Treasury Board. Once Treasury Board approval is obtained for the cost, construction work can start.

[Traduction]

Au mois de novembre, j'avais demandé à M. St. John ce qui arrivait à une étude effectuée par le ministère sur les aéroports commerciaux locaux et il m'a répondu que le rapport était presque prêt à être remis au ministre. Je me demande où en est rendu le rapport et s'il est disponible.

M. McLeish: Nous avons commandé un rapport sur les aéroports commerciaux locaux—

M. Benjamin: Oui.

M. McLeish: Nous semblons toujours éprouver des problèmes de nomenclature, j'ai de la difficulté à me souvenir que ce sujet ait fait l'objet d'une étude. Nous avons demandé à un bureau de consultants d'étudier d'autres moyens d'administrer des subventions aux aéroports municipaux. Il s'agit d'aéroports qui appartiennent au ministère des Transports ou aux municipalités qui reçoivent une subvention d'exploitation. Nous avons, sur directives du Conseil du Trésor, étudié diverses approches aux genres de subventions versées ces dernières années. Le rapport est disponible. Il est prêt je crois, depuis le mois de janvier. Nous discutons toujours avec l'administration du transport aérien des recommandations des consultants, mais nous n'en sommes pas arrivés encore à des conclusions.

M. Benjamin: J'aimerais maintenant renfourcher mon propre cheval de bataille, monsieur le président. Je me suis laissé dire que les plans préliminaires du nouvel aéroport de Régina étaient terminés, bien que j'ai été, faussement, semblerait-il, sous l'impression il y a cinq ou six ans, que ce travail était déjà effectué. En fait, il y a cinq ou six ans, monsieur McLeish, vous m'aviez donné un échéancier de trois ans pour faire le travail et voici que les travaux ne seront terminés qu'en 1985 ou 1986. Pouvez-vous me dire où nous en sommes? Quel est le nouvel échéancier, et où en sont les plans, les devis, etc.?

M. McLeish: Tout d'abord, j'aimerais m'excuser de vous avoir donné une fausse prévision, quant à la construction de l'aérogare, bien qu'à l'époque, il s'agissait de nos prévisions les plus optimistes. Je vais demander à M. Sebstyan de nous donner les renseignements.

M. Gad Y Sebstyan (directeur général, Service des aéroports et de la construction, Transports Canada): Monsieur le président, nous avons l'approbation du Conseil du Trésor pour embaucher des experts-conseils et prévoir des estimations de catégorie B concernant l'aérogare de Régina et d'autres programmes de développement connexes. Nous avons embauché un expert-conseil; l'étude est terminée et nous en sommes rendus au stade des discussions avec les représentants de la région, et l'expert-conseil au sujet des résultats des travaux préliminaires et des coûts afférant parce que les coûts ont augmenté considérablement par suite des travaux préliminaires. Voilà un exposé de la situation dans son ensemble. Lorsque ce problème sera résolu, nous ferons des recommandations au ministre lesquelles porteront sur l'étendue et les coûts des travaux. Si le ministre nous donne son approbation, nous nous rendrons au Conseil du Trésor. Si le Conseil du Trésor approuve les dépenses prévues, les travaux pourront commencer.

[Text]

The timing will basically depend on our success in completing as expeditiously as possible these negotiations with the region and the consultant, with our senior management and the minister, and get Treasury Board approval. We are hopeful that can be done in a reasonable time period. But we have a problem because, as I say, the costs are significantly higher than the first estimate as a result of this detailed preliminary study.

Mr. Benjamin: So that is all that has happened; there are no architectural drawings, nor are you ready to call for tenders.

Mr. Sebastyan: When I say that the preliminary designs were completed, Mr. Chairman, that means that significant architectural work was expanded in order to arrive to a definite estimate. But with reference to plans and specifications to call a tender, it has to await the decision on the final cost that the minister and the government will accept.

Mr. Benjamin: When do you think you will be ready to go to Treasury Board?

Mr. Sebastyan: Quite frankly, we are ready to go to Treasury Board with the high cost now, but I do not think it is appropriate so these negotiations have to be completed and agreement reached before we go to Treasury Board in order to get an approval.

Mr. Benjamin: Do you think that will be this summer or in the fall?

Mr. Sebastyan: We are very hopeful that it should be this summer.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for the record, we have an airport that was congested and overcrowded with one airline in it; now they have let in three more airlines in the last several years. It is a boar's nest. There is really no place for the public any more. This has now been dragging on since, I guess, the early 1970s when it was first mooted that they would get an expanded or new terminal in Regina, and it is going to be another four or five years, I will bet you a dollar to a hole in a doughnut. The name of the game is M-O-N-E-Y and you are not going to put it forward any sooner than you absolutely have to.

The Chairman: Would you like me to comment on that, Mr. Benjamin? You addressed the comment to me.

Mr. Benjamin: I am just letting you know what trouble we are having.

Is there any intention to reduce the operational time of the airport at Regina from 18 to 16 hours?

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

L'échéancier dépendra principalement de la rapidité avec laquelle nous en arrivons à une entente avec les représentants de la région et l'expert-conseil, la haute direction de notre ministère et le ministre et l'approbation du Conseil du Trésor. Nous espérons pouvoir le faire dans des délais raisonnables. Mais il existe un problème du fait que cette étude préliminaire détaillée prévoit des coûts qui sont beaucoup plus élevés que ceux de la première estimation.

Mr. Benjamin: Rien d'autre n'est arrivé? Vous n'avez pas de plan d'architecte? Vous n'êtes pas sur le point de faire un appel d'offre?

Mr. Sebastyan: Monsieur le président, j'ai dit que les travaux préliminaires ont été terminés; par cela, j'entends que les études architecturales ont été poussées pour permettre d'en arriver à une estimation finale. Quant à l'appel d'offre, il doit être mis en veilleuse jusqu'à ce que le ministre et le gouvernement aient pris une décision quant au coût final du projet.

Mr. Benjamin: Quand prévoyez-vous vous rendre devant le Conseil du Trésor?

Mr. Sebastyan: Franchement, nous sommes disposés à nous rendre devant le Conseil du Trésor en dépit des coûts très élevés à l'heure actuelle, mais je ne crois pas qu'il convient de le faire. Il faudra en terminer avec ces négociations et conclure un accord avant de demander l'approbation du Conseil du Trésor.

Mr. Benjamin: Quand cela se fera-t-il? Cet été ou cet automne?

Mr. Sebastyan: Nous espérons pouvoir le faire cet été.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, je tiens à signaler que nous avons une aérogare qui était déjà congestionnée et surpeuplée au moment où il ne desservait qu'une ligne aérienne; or, au cours des dernières années, on a permis à trois autres lignes aériennes de s'y rendre. La situation est intenable. Il n'y a plus d'espace pour le public. La situation n'a pas changé depuis le début des années 1970, je crois, lorsqu'on a suggéré que Régina serait doté d'installations supplémentaires ou d'un nouvel aérogare; je suis prêt à parier n'importe quoi que la situation ne changera en rien, d'ici quatre ou cinq ans. Il s'agit d'une question d'argent, et on n'affectera pas les sommes requises avant que cela ne soit absolument nécessaire.

Le président: Vous voulez que je réponde à la question, monsieur Benjamin? C'est à moi que vous avez adressé la question?

Mr. Benjamin: Je tiens à vous mettre au courant des difficultés que nous avons.

A-t-on l'intention de réduire les heures d'exploitation de l'aérogare de Régina en les faisant passer de 18 heures à 16 heures?

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we have had a detailed study with respect to the operating hours of airports from coast to coast. This is a very controversial subject in which the Air Administration has attempted on previous occasions to be more restrictive with the operating hours to accommodate 99 per cent of the traffic and when there is just half a dozen flights over a period of a few hours, to see if we could not close an airport. This is not something that we do just because of a whim. It is because of the fact that the rising operations and maintenance costs for the entire airport system is the type that we have to look for every possible avenue to reduce these costs.

We have a study under way and we will be making recommendations to the minister later this year with respect to the airport hours of operation. The Regina airport is like any other and we will make our recommendations based upon the hours of the scheduled airline traffic and we will attempt to accommodate all those hours as much as possible.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Automatic weather reporting is being installed at Swift Current. Will this permit instrument landings at night and will it be accurate enough to measure cloud bases for ceilings?

Mr. McLeish: I will ask Mr. Arpin to answer that.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Pierre E. Arpin (Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport): The automatic weather reporting system is merely a means of reporting the ceiling, visibility and due point and the regular observations taken by Met observer. This is done now by mechanical means, but it does not add anything to the capability of landing under the instrument flight rules.

Mr. Benjamin: It does not?

Mr. Arpin: No.

Mr. Benjamin: Okay. That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I have a number of questions and I will try to get them all in in the short time that we have; they all deal with general aviation and I refer Mr. McLeish to the questions I am sure he is aware of that I asked in the House on March 29.

The Chairman: Before you ask your questions, may I just point out that I have four other people. We have 35 minutes, so I am going to limit the questions to about eight to nine minutes.

M. McLeish: Monsieur le président, on a fait une étude détaillée sur les heures d'ouverture des aéroports d'un bout à l'autre du pays. La question est très débattue; l'administration canadienne des transports aériens a tenté à quelques reprises de limiter les heures pour subvenir aux besoins de 99 p. 100 de la circulation; nous avons tenté de déterminer s'il n'y avait pas lieu de fermer l'aéroport lorsqu'il n'y avait qu'une demi-douzaine de vols prévus pendant quelques heures. Il ne faut pas prendre une pareille décision à la légère. En raison de l'augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien de l'ensemble du réseau aérien, nous devons chercher toutes les solutions possibles pour réduire les dépenses.

Une étude est en cours et un peu plus tard cette année, nous ferons des recommandations au ministre concernant les heures d'ouverture des aéroports. L'aéroport de Regina sera considérée sur le même pied d'égalité que tous les autres et nos recommandations seront fondées sur les horaires des mouvements prévus; nous tenterons d'assurer les services au plus grand nombre de vols possibles.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous procédons à l'installation d'une station météorologique automatique à Swift Current. Permettra-t-elle l'atterrissage aux instruments la nuit et sera-t-elle suffisamment précise pour permettre de mesurer la base des nuages pour déterminer le plafond?

M. McLeish: Je vais demander à M. Arpin de vous répondre.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Pierre E. Arpin (directeur général, aéronautique civile, Transports Canada): La station météorologique automatique nous permettra de connaître le plafond, la visibilité et le point de rosée ainsi que les observations habituelles faites par les observateurs. A l'heure actuelle, on utilise des procédés mécaniques, mais ils n'ajoutent rien aux possibilités d'atterrissage prévues par les règles de vols aux instruments.

M. Benjamin: Non?

M. Arpin: Non.

M. Benjamin: Très bien. Je n'ai plus de question pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

J'ai un certain nombre de questions à poser; j'essaierai de le faire malgré le peu de temps dont nous disposons; mes questions portent sur l'aviation générale et elles portent sur des questions que j'ai déjà soulevées à la Chambre le 29 mars; M. McLeish est au courant, j'en suis sûr.

Le président: Avant que vous ne posiez vos questions, je vous signale que quatre autres personnes ont demandé d'en faire autant. Il ne nous reste que 35 minutes; par conséquent,

[Text]

Mr. Ellis: The questions I asked had to do with the increase of licence fees for radio aircraft. Did Transport Canada have any input into that decision by the Department of Communications?

Mr. McLeish: Mr. Mousseau.

Mr. Fernand Mousseau (Director General, Finance (Air), Department of Transport): The answer is no.

Mr. Ellis: Thank you. That is as far as I will go. I thought that was the case, because there really was not the courtesy given to the general aviation field that is normally given by transport when communications doubled that licence fee without providing any further significant benefits.

The second question I want to go to though has definitely to do with Transport Canada. On March 18 several aircraft on IFR flight plans tried to obtain clearance to land at YYR and they were turned back because the radio communication frequencies were suddenly changed and the aircraft concerned did not have those frequencies. On that same date some Toronto-based aircraft took off from Toronto International using 360 channel equipment and after filing IFR flight plans and when they were going to return a couple of hours later they were refused because the department had changed and would not communicate on other than 720 channel frequencies. Now nothing was said to these pilots when they left and there was nothing published that would indicate, that I am aware of, that they were going to switch on that day to 720 channel frequencies. It seems to me totally lacking in courtesy in respect to safety to make these changes that quickly and not give the industry a chance to work with them. The other thing is that surely with an airport as major as Toronto, there cannot be the need to split the frequencies as fine as . . . Surely again, in an airport as busy as Toronto, there is the possibility of using standard frequencies.

• 1025

Mr. McLeish: Mr. Arpin, please.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: Well, Mr. Chairman, I must say that this is not something which has occurred over-night. There have been a number of notices to airmen issued cautioning pilots that this would happen at this point in time; not just as Toronto but at other locations, because of the frequency congestion. We had to go from 50 kilohertz spacing to 25 kilohertz spacing. However, because apparently some pilots were not aware that the change was occurring, they were taken by surprise. There have been many complaints and we have gone back and made some adjustments. What I could do is supply the committee with the previous notices that were published and how this was put into effect. We still have radio with a 360 channel rather than 720. However, this is a temporary measure because eventually we will have to go again to the 720 for all the higher part.

[Translation]

je limiterai le temps de parole de chacun à environ huit ou neuf minutes.

M. Ellis: Les questions que j'ai posées portaient sur l'augmentation du prix du permis annuel de radio de bord. Le ministère des Communications a-t-il participé à la décision prise par le ministère des Transports?

M. McLeish: Monsieur Mousseau.

M. Fernand Mousseau (directeur général, finances (Air), Transports Canada): Non.

M. Ellis: Merci. Je n'irai pas plus loin. C'est bien ce que je croyais, car lorsque le ministère des Communications a augmenté les droits pour la plupart des permis de radios, sans pour autant offrir d'autres avantages importants, il ne s'est pas particulièrement soucié de l'aviation générale comme le fait habituellement le ministère des Transports.

Ma deuxième question porte plus précisément sur le ministère des Transports. Le 18 mars, plusieurs avions en vol IFR ont tenté d'obtenir la permission d'atterrir à YYZ; ils n'ont pu le faire car les fréquences radio avaient été changées soudainement et que les avions en question n'avaient pas les nouvelles fréquences. Ce même jour, des avions basés à Toronto ont décollé doté des canaux 360 après dépôt de plans de vols IFR; lorsqu'ils sont revenus quelque deux heures plus tard, on ne leur pas permis d'atterrir car le ministère avait changé la procédure et ne communiquait plus dorénavant que sur les canaux 720. Or, on n'avait pas mis les pilotes au courant au moment de leur départ et aucune publicité, à ma connaissance, n'a été faite pour indiquer que l'on changerait les fréquences ce jour-là. Il me semble que c'est manquer tout à fait de courtoisie et mettre en péril la sécurité que d'apporter des changements d'une façon aussi rapide sans donner à l'industrie l'occasion de s'adapter. Par ailleurs, dans un aéroport aussi grand que celui de Toronto, il ne doit pas être nécessaire d'avoir un écart si petit entre les fréquences . . . Dans un aéroport aussi fréquenté que celui de Toronto, on peut utiliser les fréquences normales.

M. McLeish: Monsieur Arpin, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Eh bien, monsieur le président, ce changement de fréquences ne s'est pas produit du jour au lendemain. Nous avons publié un certain nombre de NOTAM pour en avertir les pilotes; ce changement ne s'est pas fait seulement à Toronto, mais aussi à d'autres aéroports à cause de la congestion des fréquences. Nous avons dû passer d'un écart de 50 à 25 kilohertz. Or, il semblerait que certains pilotes n'étaient pas au courant du changement et qu'ils ont été pris par surprise. Nous avons reçu de nombreuses réclamations et nous avons fait certaines modifications. Je pourrais remettre au Comité des copies des avis qui ont été publiés et le mode d'application de ce changement de fréquences. Nous avons encore l'équipement radio à 360 canaux et non 720. Cependant, il s'agit d'une mesure temporaire car un jour, nous devrons revenir aux services à 720 canaux pour la plupart des aéronefs.

[Texte]

Mr. Ellis: The interesting thing is that one of those aircraft turned back belongs to the Department of Transport, so it really was not all that widely known. It seems to me that this arbitrary imposition of something like that in the middle of a day, is an indication frankly, Mr. Chairman, that Transport Canada still is not really very interested in general aviation. Along that same line, we all know that 80-87 avgas is not available at Toronto International anymore. The acceptable substitute for 80-87 is 100 low-lead, and that is not yet available, to my understanding, at Toronto International. It seems to me that presents a very real problem because Toronto International is still the only airport in the area where you can get in with the proper navigational aids at, you know, Class 1 instrument minimum. And there are still a lot of "small aircraft" which use that kind of av-gas which have the instrument capabilities to get into an airport. I am concerned that these facilities are not available at Toronto anywhere.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: Mr. Chairman, I guess I can respond briefly to the extent that the supply of fuel is based on the market demand. I do not think it is any secret that indeed there will be more and more difficulty in obtaining 80-87.

Mr. Ellis: The 80-87 is gone and I do not object to that. It is the 100 low-lead that I am talking about.

Mr. Arpin: It is the 100 octane that you mean.

Mr. Ellis: Yes. It should be available and is not available. There is no question that 80-87 is gone, all except for some smaller airports. That does not bother me because those aircraft are not apt to have the instrument equipment to get into YYZ.

Mr. Arpin: All I can say is that I can look into the matter. I am not fully familiar with this problem, so and I will look into it and report back to the committee.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Arpin. Mr. Chairman, my last question, because I know their time is limited, has to do with the tie-down fees that all operators of light aircraft have been complaining about. I am looking at one in particular, Calgary Airport, where the charge that is intended is \$7.00 a day, \$140 a month. Mr. Chairman, one of the things I have done in private business has been in warehousing, and I tell you that I could warehouse an aircraft for that kind of fee—not just tie it down in an open field.

• 1030

I am confused as to how Transport Canada can justify the exorbitant fees. I know they are going up at all airports, but the argument that the cost of land in the area has increased, in my opinion, is not valid. Transport Canada did not pay that much for the land they have. They are getting a good return at the rates they have been receiving for land that is used just to tie down aircraft. I find, once again, an attempt to downgrade general aviation with the imposition of these fees.

[Traduction]

M. Ellis: Il est intéressant de souligner qu'un des avions qui a été refusé appartient au ministère des Transports, donc, ce changement de fréquences n'était pas si bien connu. Il me semble qu'un changement arbitraire de ce genre, en plein milieu de la journée, montre bien, monsieur le président, que le ministère des Transports ne s'intéresse pas vraiment à l'aviation générale. Dans la même veine d'idées, nous savons tous que l'essence d'aviation 80-87 n'est plus disponible à l'aéroport international de Toronto. On peut remplacer l'essence 80-87 par l'essence d'aviation no 100 à faible teneur en plomb, mais cette essence n'est pas encore livrée à l'aéroport de Toronto. Cela pose des problèmes réels car l'aéroport international de Toronto est le seul dans cette région où on peut atterrir aux minima des aides à la navigation de catégorie 1. Il y a encore beaucoup de petits avions qui utilisent ce type d'essence et qui ont les instruments nécessaires pour se poser à cet aéroport. Ces avions ne peuvent pas se ravitailler à Toronto.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Monsieur le président, la réponse est assez courte: l'approvisionnement en carburant est fonction du marché. Ce n'est un secret pour personne qu'il sera de plus en plus difficile de se procurer de l'essence 80-87.

M. Ellis: Il n'y a plus d'essence 80-87 et je ne m'y oppose pas. Je parle plutôt de l'essence d'aviation 100 à faible teneur en plomb.

M. Arpin: Vous parlez de l'essence à indice d'octane n° 100?

M. Ellis: Oui. Cette essence devrait être disponible et ce n'est pas le cas. Il ne fait pas de doute que l'essence 80-87 n'existe plus sauf dans certains petits aéroports. Cela ne me dérange pas car ces avions n'ont probablement pas les instruments nécessaires pour se poser à l'aéroport international de Toronto.

M. Arpin: Tout ce que je peux dire, c'est que j'étudierai cette question. Je ne connais pas très bien ce problème, je l'étudierai et je présenterai un rapport au Comité.

M. Ellis: Merci, monsieur Arpin. Monsieur le président, comme le temps nous presse, je poserai ma dernière question. Les propriétaires de petits avions se plaignent de la cherté des coûts de stationnement en plein air des avions. Je pense notamment à l'aéroport de Calgary où on prévoit un coût de \$7 par jour, ou de \$140 par mois. Monsieur le président, dans le privé, j'ai offert des services d'entreposage et à ce prix, je peux vous garantir que j'entreposerais l'aéronef à l'intérieur, je ne le stationnerais pas dans un champ.

Je ne comprends pas comment Transports Canada peut expliquer ces coûts. Je sais que ces coûts augmentent dans tous les aéroports mais il ne suffit pas pour expliquer cette augmentation de dire que le coût du terrain a augmenté. Transports Canada n'a pas payé si cher les terres achetées. Le ministère tire un bon rendement au tarif qui était imposé après tout ces terres servent à stationner les avions. Encore une fois je dénote là, dans cette imposition de tarif, un dénigrement de l'aviation générale.

[Text]

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I would like Mr. Mousseau to answer that, please.

The Chairman: Mr. Mousseau.

Mr. Mousseau: Mr. Chairman, we are aware of the problem at Calgary and at other airports that have similar problems.

In Calgary, in particular, there is a study going on and there is a working group that has been set up by the airport manager to try to find a solution for small airplanes, general aviation, for parking purposes. A suggestion was made by the airport manager and this committee has been meeting regularly.

To find the solution is not easy. The cost of preparing the ground for parking even at that, is high and will become a big issue with the general aviation at that portion.

The policy, as it exists now, brings in the question of the market value of the land and an appraisal is made regularly to set up new rates.

Mr. Ellis: Yes, but you are not going to sell the land. What difference does the market value make? You are not going to sell the land.

Mr. Mousseau: No, but we have to have a base on which to establish a rate, somehow. But even with the new proposal that is set up now, for this group in one part of the airport, even for just setting up a new section for general aviation, the capital cost is approximately \$600,000. If we base a fee on that it still comes up high, without the market value, and—

Mr. Ellis: Then I suggest that there is something entirely wrong, because I tell you that I could house those aircraft in a building for less money than you are charging to tie them down in an open field.

Mr. Mousseau: That might be so, but you have to realize that we have to maintain these fields, and we also have to—

Mr. Ellis: I have to maintain my buildings, also.

Mr. Mousseau: —snow-plow, et cetera. We were aware of the problem and the working group, involving the general aviation people is meeting regularly to find a solution.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. In the estimates, page 30-60—we are looking at Manitoba, improvements to the major capital projects—we are talking about St. Andrews Airport. St. Andrews Airport is for general aviation; it was to take some of the smaller aircraft away from Winnipeg International. It is a kind of satellite airport and the air administration has just completed the installation of a new control tower for \$1.023 million. In this year's estimates it is just the final completion, because it is scheduled for official opening.

[Translation]

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: J'aimerais que M. Mousseau réponde à cette question.

Le président: Monsieur Mousseau.

M. Mousseau: Monsieur le président, nous sommes bien conscients du problème à Calgary et je dois vous dire que d'autres aéroports ont des problèmes semblables.

Pour en revenir à Calgary, nous avons commandé une étude et un groupe de travail a été créé par le gestionnaire de l'aéroport afin de trouver une solution au problème de stationnement des petits avions. Le directeur de l'aéroport a présenté une proposition et le comité se réunit régulièrement.

Il n'est pas facile de trouver une solution. Les seuls coûts de préparation de l'aire de stationnement sont très élevés et je prévois certains conflits avec les propriétaires d'avions.

Dans sa forme actuelle, la politique fait jouer la valeur commerciale du terrain et régulièrement, des évaluations sont faites pour fixer les nouveaux taux.

M. Ellis: Oui, mais ce terrain ne sera pas vendu. Pourquoi tenir compte de la valeur commerciale d'un terrain que vous ne vendrez pas?

M. Mousseau: En effet, mais nous devons avoir un point de référence. Dans le contexte de la proposition à l'étude, pour une partie de l'aéroport, il en coûte quelque \$600,000 pour ouvrir une autre zone de stationnement des petits avions. Dans ce contexte, les tarifs sont encore élevés même si on ne tient pas compte de la valeur commerciale, et . . .

M. Ellis: Dans ce cas, je pense qu'il y a erreur quelque part car, croyez-moi, je pourrais garer ces avions dans un immeuble à un prix inférieur à ce que vous demandez pour les laisser dans un champ.

M. Mousseau: C'est possible, mais vous devez reconnaître que nous devons entretenir ces champs, nous devons . . .

M. Ellis: Je dois aussi entretenir mes immeubles.

M. Mousseau: Enlever la neige, et cetera. Nous sommes conscients du problème et le groupe de travail, qui comprend des représentants des propriétaires de petits avions se réunit régulièrement pour essayer de trouver une solution.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'aimerais me reporter à la page 30-61 du budget des dépenses, pour parler des grands travaux d'équipement à l'aéroport de St. Andrews au Manitoba. Cet aéroport est réservé à l'aviation générale; il devait recevoir les petits avions qui devaient auparavant se poser à l'aéroport international de Winnipeg. En ce sens, c'est un aéroport satellite et l'administration des transports aériens vient de terminer le remplacement de la tour de contrôle au coût de 1,023 millions de dollars. Dans le budget de cette année, on fait référence au parachèvement des travaux car cette tour de contrôle devrait être inaugurée bientôt.

[Texte]

My question is along the lines of that of Mr. Ellis, in his last question where we spoke about the Calgary airport. Here, too, because of the cost of fuel and the decline in the number of people learning to fly, and so on, the take-offs and landings at St. Andrews have decreased vastly, yet we are going into user-pay. I know it is far from that, because of the leases that are to be renewed at this airport, yet we know that the contributions made by the leaseholders come nowhere near covering costs.

• 1035

But is there the idea of having a working committee, as you have in Calgary, or will the decisions taken in Calgary be reflected in an airport like St. Andrews? When we talk about land evaluation and appraisal, generally an appraisal is put on it by the department and then there is the opportunity of getting two independent appraisers, one again by the leaseholders, and then negotiating. Is anything like that going to happen in St. Andrews?

Mr. McLeish: Dr. Sebastyan, please.

Mr. Sebastyan: Mr. Chairman, we are having a concentrated effort all across the country to bring up our leases to a reasonably conservative, but realistic, basis. All we are trying to do now is to enforce an existing policy which was on the books for a long time.

What we basically do is come up with the most recent assessment of the land, and on the basis of the most recent assessment of the land we define and determine the lease cost. We negotiated with the industry and it is my understanding that we came to an appropriate solution all across the country, applying to all airports, that our assessment, which is made by Public Works on our behalf, can be challenged by the industry by their own assessment, applying to any airport. If the challenger and the Public Works assessor cannot agree, we agree on binding arbitration. So what it means is that both ourselves and the client agree on an assessor whose assessment will be binding on both parties. Then the rental will be based on this binding-arbitrated value. This applies to all airports, including St. Andrews.

I might add, though, that at the same time we are having a policy review. The policy review is very close to completion, and we are in a position in the next few weeks to go to our senior management to update that policy.

Mr. Bockstael: Thank you.

The next item concerns the Winnipeg International. We have read in the newspapers about air terminal modifications; the sunken wells in the centre of the building are supposed to be filled in. When I look at page 78, I see \$471,000 is going to be spent in this year's budget, and somewhat like the Regina Airport, there will be \$11 million for future years. Can you tell us more about the time frame for doing these modifications to the Winnipeg terminal?

Mr. McLeish: Dr. Sebastyan, please.

[Traduction]

Ma question est un peu dans la même veine que celle qu'a posée M. Ellis, c'est-à-dire sa dernière question lorsqu'il a parlé de l'aéroport de Calgary. A St. Andrews, à cause des coûts de carburant et de la diminution des apprentis pilotes, le nombre de décollages et d'atterrissages à cet aéroport a chuté et nous voulons avoir recours aux frais d'utilisation. A l'heure actuelle, ce n'est pas le cas car les baux sont sur le point d'être renouvelés à cet aéroport et nous savons que le financement tiré de la location est loin de couvrir les coûts.

A-t-on songé à la possibilité de créer un groupe de travail comme à Calgary? Est-ce qu'on se contentera plutôt d'appliquer à St. Andrews les décisions prises à Calgary? Dans les évaluations foncières une première évaluation est présentée par le ministère et ensuite deux évaluateurs indépendants font leur propre évaluation pour les locataires ensuite il y a des négociations. A-t-on prévu quelque chose de ce genre à St. Andrews?

M. McLeish: Monsieur Sebastyan, si vous voulez répondre.

M. Sebastyan: Monsieur le président, nous essayons partout dans le pays de conclure des baux à des tarifs raisonnables mais réalistes. En fait, nous essayons maintenant d'appliquer une politique qui existait depuis longtemps.

Voici ce que nous faisons: nous prenons l'évaluation la plus récente du terrain et à partir de là, nous établissons le coût du bail. Nous avons négocié avec l'industrie et je pense que nous avons trouvé une solution adéquate pour tous les aéroports du pays: notre évaluation, faite par le ministère des Travaux publics, peut être contestée par l'industrie et ce pour tous les aéroports. S'il n'y a pas entente entre les deux parties, nous avons recours à l'arbitrage obligatoire. Cela signifie que le ministère des Transports et son client choisissent ensemble un évaluateur dont le jugement sera sans appel. Le coût de la location est ensuite calculé d'après cette valeur donnée par l'arbitre. Cette pratique s'applique à tous les aéroports y compris celui de St. Andrews.

J'aimerais cependant ajouter que nous sommes en voie de réviser notre politique. Nous avons presque terminé notre étude et d'ici quelques semaines, nous présenterons à la haute direction des recommandations pour changer cette politique.

M. Bockstael: Merci.

J'aimerais maintenant parler de l'aéroport international de Winnipeg. Nous avons appris par les journaux que l'aérogare serait modifiée; la partie surbaissée au centre de l'aérogare sera comblée. Je me reporte à la page 30-79 du Budget et je vois que cette année, on dépensera \$471,000, je vois également que comme pour l'aéroport de Regina, on réserve 11 millions de dollars pour les années futures. Pourriez-vous nous donner une idée du calendrier de modifications de l'aérogare de Winnipeg?

M. McLeish: Monsieur Sebastyan si vous voulez répondre.

[Text]

Mr. Sebastyan: The Winnipeg expansion program is not as advanced as the Regina program, who are formally at this time in the situation of trying to come up with what we call "Treasury Board One"; that is, of getting together the necessary information to get approval from the board for the appointment of consultants to determine the actual cost of the work. In Regina we have already done that and we are discussing the outcome of that. In Winnipeg we are not there yet, but in Winnipeg the situation is far less critical than in Regina.

Mr. Bockstael: We are one phase, or one step, behind Regina.

Mr. Sebastyan: That is correct.

Mr. Bockstael: As a member for Manitoba, I did get a lot of requests during the year about an additional loading bridge, and I see you intend to purchase one more loading bridge for \$381,000. Some of the people flying north—not on the main Air Canada and CP Air lines—were complaining that they were second class, because they had to come in from a very cold climate and they had to deplane without any weather-protected bridges.

• 1040

An hon. Member: Just some, or all the second-class?

The Chairman: All the people are second-class in Chatham.

Mr. Bockstael: That is the reason why there is an extension of the aircraft apron to make room for more facilities. Is there only one planned? Some airlines have offered—I have received correspondence from airlines who have offered—to purchase their own bridge if Transport Canada would provide the location for them. Is there any provision for an additional ones?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, this question of the ownership of bridges is one that has been studied quite carefully by us. For example, in Winnipeg, if all the carriers were allowed to own all the bridges they would like, we would have to expand the building even further. So we have had to develop the policy with respect to common use of bridges, but in the policy, nevertheless, to give preferential use to carriers that have sufficient boardings to warrant giving them such preferential use and in so doing, not to deny that there are quiet hours for those carriers who needed the use of bridges. We have negotiated most of our differences of opinion with the carriers except at Winnipeg; at Winnipeg we are still in the process of negotiating. We hope to resolve it very shortly, Mr. Bockstael, and as far as the general policy is concerned, that is with the minister now awaiting his reaction to what we have recommended.

Mr. Bockstael: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. I might observe, you do not have that problem at Fredericton or Moncton or Charlottetown or Chatham or Charlo, do you Mr. McLeish?

[Translation]

M. Sebastyan: Le programme d'agrandissement de l'aéroport de Winnipeg n'est pas aussi avancé que celui de Régina qui arrive actuellement à ce que nous appelons au Ministère la première étape du Conseil du Trésor; c'est-à-dire que nous essayons de recueillir les renseignements nécessaires pour obtenir du Conseil l'autorisation d'embaucher des experts pour calculer le coût réel des travaux. Nous avons terminé ce travail à Régina et nous continuons de discuter du rapport. A Winnipeg, les travaux sont moins avancés mais ils ne sont pas aussi urgents qu'à Régina.

M. Bockstael: Nous sommes en retard sur Régina.

M. Sebastyan: En effet.

M. Bockstael: Je viens du Manitoba et j'ai reçu pendant l'année beaucoup de demandes pour une passerelle d'embarquement supplémentaire je vois que vous avez l'intention d'en acheter une autre pour \$381,000. Certains des passagers à destination du Nord—mais non les passagers des grandes lignes d'Air Canada et de CP Air—se plaignent d'être mal traités car ils doivent débarquer sans passerelle d'embarquement les protégeant des intempéries.

Une voix: Ils ne sont pas tous de seconde classe?

Le président: A Chatham, il n'y a que des citoyens de seconde classe.

M. Bockstael: C'est pourquoi on prévoit d'agrandir l'aire de trafic, pour avoir la place nécessaire. On ne prévoit d'acheter qu'une seule passerelle? Certaines compagnies aériennes m'ont écrit pour me faire part de leurs offres d'achat de leur propre passerelle d'embarquement si Transports Canada leur assure l'espace pour les ranger. Y a-t-il de l'espace?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons étudié attentivement cette question des passerelles d'embarquement. Par exemple, à Winnipeg, si tous les transporteurs pouvaient acheter les passerelles qu'ils souhaitent, il nous faudrait encore agrandir l'aérogare. Donc, nous devons adopter une politique prévoyant l'utilisation commune de ces passerelles; dans la politique, cependant, nous devons quand même accorder un traitement préférentiel aux transporteurs qui ont beaucoup de passagers; ce faisant, nous devons prendre garde de ne pas nuire aux autres transporteurs. Nous avons négocié nos divergences d'opinions avec tous les transporteurs sauf à Winnipeg où les négociations se poursuivent. Nous espérons qu'elles se termineront très bientôt. Pour ce qui est de la politique générale, M. Bockstael, nous attendons encore la réaction du ministre à nos recommandations.

M. Bockstael: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. J'aimerais souligner ici que ce problème n'a pas été posé à Fredericton, à

[Texte]

Mr. McLeish: The Chair is correct.

The Chairman: Mr. Dantzer, followed by Mr. Potvin.

Before you start, Mr. Dantzer, I have had requests from a couple of other members to ask questions, and I just wonder if you people have a tight schedule this morning? I know we are in the block system and we asked you to come from 9:30 a.m. to 11:00 a.m.; and we will not impose upon you much beyond that.

Mr. Wilkins: I think it is fine from our point of view, Mr. Chairman.

The Chairman: It is all right? Then we will try to accommodate everybody. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. A brief question about the Kelowna airport. I see you have got an expansion of the air terminal building and a parking lot there for about \$2.3 million. When will that work be completed?

Mr. McLeish: Excuse me a minute, Mr. Chairman. Kelowna . . .

Mr. Dantzer: It is in the Okanagan Valley. Surely you know that.

Mr. McLeish: Yes, I know where it is, but I am just . . . Dr. Sebstyan is prepared to answer.

The Chairman: Dr. Sebstyan.

Mr. Sebstyan: On the basis of the information available to me, the expansion of the air terminal building and the parking lot construction should start this year, and should be completed in 1983.

Mr. Dantzer: Thank you very much. Do you have plans to extend the runway there?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: We did a study with respect to the cost benefits of expanding the runway at Kelowna and we decided not to.

Mr. Dantzer: Are there any plans to upgrade the instrument landing system? As you are well aware, in the wintertime most of the flights fly over the town because they find it very difficult to get in, and I was wondering if there were any plans to upgrade that particular facility.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, Kelowna—like many other airports that are in the valleys and in the mountains in British Columbia—presents very specific problems for the approach of high performance airplanes. I think we are doing everything that is possible, with the present equipment today, to obtain the most reliability in the operations. However, I would ask Mr. Arpin, with respect to microwave landing systems, whether or not he wants to add anything.

The Chairman: Mr. Arpin.

[Traduction]

Moncton, à Charlottetown, à Chatham, ni à Charlo, n'est-ce pas, monsieur McLeish?

M. McLeish: Le président a raison.

Le président: Monsieur Dantzer, suivi de M. Potvin.

Avant de vous donner la parole, monsieur Dantzer, certains députés m'ont demandé de mettre leur nom sur la liste; j'aimerais savoir si vous pouvez rester un peu après 11h00? Je sais que la séance devait durer de 9h30 à 11h00, mais si nous pouvions la prolonger un peu.

M. Wilkins: Nous sommes parfaitement d'accord, monsieur le président.

Le président: Tout le monde est d'accord? Nous essaierons de donner la parole à tous les députés. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question au sujet de l'aéroport de Kelowna. Je vois dans le budget que vous prévoyez d'agrandir l'aérogare et la zone de stationnement à un coût d'environ 2.3 millions de dollars. Quand ces travaux seront-ils terminés?

M. McLeish: Excusez-moi, monsieur le président. Kelowna . . .

M. Dantzer: Vous savez que c'est dans la vallée de l'Okanagan.

M. McLeish: Oui, je sais où est situé Kelowna mais . . . M. Sebstyan est prêt à répondre.

Le président: Monsieur Sebstyan.

M. Sebstyan: D'après mes renseignements, les travaux d'agrandissement de l'aérogare et du stationnement devraient commencer cette année et se terminer en 1983.

M. Dantzer: Merci beaucoup. Prévoyez-vous de prolonger la piste dans cet aéroport?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Nous avons fait une étude de rentabilité sur le prolongement de la piste à Kelowna et nous avons décidé de ne pas donner suite au projet.

M. Dantzer: Prévoit-on de moderniser le système d'atterrissage aux instruments? Comme vous le savez, en hiver, la majorité des avions doivent survoler la ville car il est très difficile de se poser à l'aéroport; j'aimerais savoir si vous prévoyez de moderniser le système d'atterrissage?

M. McLeish: Monsieur le président, l'aéroport de Kelowna, comme beaucoup d'autres aéroports de la Colombie-Britannique, pose des difficultés en ce qui a trait à l'approche des gros avions. Nous faisons tout ce que nous pouvons avec le matériel pour que les opérations soient les plus fiables possibles. Cependant, j'aimerais demander à M. Arpin s'il veut ajouter quelque chose en ce qui a trait aux systèmes d'atterrissage hyperfréquences.

Le président: Monsieur Arpin.

[Text]

Mr. Arpin: No, I am sorry, I do not have the official plan with me at this time. I guess I could respond to that later on again. It seems with every question being asked of me, I am having to come back, but this particular one, I should have with me the plan for future installations of MLS at various locations and see where that fits into our plan.

• 1045

The Chairman: Well, perhaps you could supply that to the committee, Mr. Arpin, and we will have it on the record.

Mr. Arpin: Yes.

Mr. Dantzer: As to my questions: When will the draft amendments to the Aeronautics Act be completed, if they are not now?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: We expect to recommend to the minister by fall, the amendments to the Aeronautics Act, and hopefully this will enable him to proceed to Cabinet to obtain direction with respect to its amendment and then the timing would proceed from there.

The Chairman: Mr. Dantzer, I would like to throw one in here, if I may.

Will the acceptance of this committee's report on domestic air carrier policy require any amendments to the Aeronautics Act?

Mr. McLeish: I do not believe so, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: I gather this committee is going to be involved with the regulations to the Act and would be ready by April. Are the regulations now ready?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Well, the amendments to regulations are going hand-in-hand with the amendments to the act. There are many cases where we are drafting a new regulation. We have to amend the act to enable the regulation to exist, so they go hand-in-hand and I would expect we would be making the recommendations on both to the minister simultaneously.

Mr. Dantzer: When Mr. Lafleur appeared before this committee on March 11th, he indicated that in April he would have the regulations ready.

Mr. McLeish: Mr. Lafleur is here and if you wish, he can give you a more definitive answer.

The Chairman: Do you wish, Mr. Dantzer . . .

Mr. Dantzer: I do, yes.

The Chairman: Mr. Lafleur, would you come to microphone number 8, please.

Mr. Robert S. Lafleur (Director, Aeronautical Standards and Legislation, Department of Transport): I believe your question was in reference to my testimony before the House

[Translation]

M. Arpin: Je m'excuse encore une fois, je n'ai pas avec moi le projet. Je devrai vous le communiquer. On dirait que chaque fois qu'on me pose une question, il me faut répondre plus tard. Mais je crois que pour ce qui est de cette question, je devrais avoir dans mes papiers le plan pour les installations futures du système d'atterrissage hyperfréquence à différents endroits; on pourra voir quand cela s'insère dans notre plan.

Le président: Monsieur Arpin, vous pourrez peut-être fournir ce document au Comité pour qu'il paraisse au procès-verbal.

M. Arpin: Oui.

M. Dantzer: Pour ce qui est de mes questions: quand les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique seront-elles prêtes, si elles ne le sont pas encore?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: D'ici l'automne, nous pourrions pouvoir recommander au ministre les modifications à la Loi sur l'aéronautique; nous espérons que cela permettra de demander des directives au Cabinet sur cette modification, après quoi l'horaire sera établi.

Le président: Monsieur Dantzer, je voudrais poser une petite question, si vous le permettez.

L'acceptation du rapport du présent Comité sur la politique concernant le transport aérien intérieur exigera-t-elle des modifications à la Loi sur l'aéronautique?

M. McLeish: Je crois que non, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Je crois que ce Comité s'occupera des règlements reliés à la loi qui doit être prête en avril. Est-ce que les règlements sont déjà prêts?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Les amendements aux règlements se font en même temps que les modifications à la loi. Dans beaucoup de cas, nous rédigeons de nouveaux règlements. Nous devons modifier la loi afin d'avoir des règlements, donc les deux choses vont de pair; je crois que nous ferons nos recommandations sur les deux aspects au ministre en même temps.

M. Dantzer: Lorsque M. Lafleur est venu devant ce Comité le 11 mars, il a dit que les règlements seraient prêts en avril.

M. McLeish: M. Lafleur est présent; si vous voulez, il pourra vous donner une réponse plus définitive.

Le président: Vous voulez, monsieur Dantzer . . .

M. Dantzer: Oui.

Le président: Monsieur Lafleur, approchez-vous du microphone numéro 8, s'il vous plaît.

M. Robert S. Lafleur (directeur, Normes et législation aéronautiques, Transports Canada): Je crois que votre ques-

[Texte]

and Senate Committee on Regulations and Statutory Instruments.

Mr. Dantzer: That is correct.

Mr. Lafleur: My testimony was that the various work groups that are working in the areas of specialization, such as aircraft operations, personnel licensing, and so on, would have their technical drafts ready by the end of April. That is the case; most of them are in draft now. The next step will be a vetting exercise, which is an exercise involving people from the industry and people from our own regions to check the product. The next step after that will be consultation with the industry at large and with our own regional staffs. That will be quickly going hand-in-hand with consultation on proposals to the act.

Mr. Dantzer: You are now saying that in fact these regulations are ready and they have reached the stage where public consultation will be made. In other words, you will be discussing these regulations with the public and interested groups?

Mr. Lafleur: What I have said, sir, is that the technical drafts of those regulations are ready. The regulations . . .

Mr. Dantzer: I do not understand. What is a technical draft?

Mr. Lafleur: Well, we propose certain principles or wording that would go into the regulations, in those technical drafts, along with the standards that are made pursuant to those regulations. If those are accepted as a result of the consultation process, they then serve as a basis for the actual drafting of regulations and the finalization of the publication standards.

Some of that drafting is underway now in anticipation that a good number of those technical draft proposals will not be disturbed as a result of the consultations. But the finalization of them can take place only after that consultation.

Mr. Dantzer: It is my understanding that the Dubin Report indicated some dissatisfaction over the progress of the Aeronautics Task Force. Are you satisfied with the progress you are making?

Mr. Lafleur: Yes, I am, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer. That is keeping well within your time frame. Mr. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord féliciter Transports Canada et l'administration canadienne des transports aériens de nous avoir présenté dans les deux langues officielles l'excellent document qui s'intitule *Renseignements supplémentaires sur le Budget des dépenses 1982-1983*.

• 1050

Je dois vous avouer qu'en ma qualité de francophone, en ma qualité de personne qui comprend mieux les choses et qui s'exprime plus facilement dans sa langue maternelle, ce genre d'initiative est fort bien reçue. J'espère que cela deviendra de plus en plus la norme partout au ministère des Transports,

[Traduction]

tion avait trait à mon témoignage devant le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires.

M. Dantzer: C'est exact.

M. Lafleur: J'ai déclaré que les différents groupes s'occupant de différents domaines spécialisés, comme les opérations d'aéronefs, l'octroi de permis, et ainsi de suite, auraient terminé leurs rapports techniques pour la fin du mois d'avril. C'est bien le cas; la plupart d'entre eux sont maintenant à l'étape de projet. Nous passerons ensuite à l'étape de la vérification, au cours de laquelle les représentants de l'industrie et des gens de nos propres régions vérifieront le produit. Ensuite, il y a l'étape de la consultation avec l'industrie en général et nos propres personnels régionaux. Cela se fera rapidement de pair avec des consultations sur des propositions de changement à la loi.

M. Dantzer: En fait, vous dites alors que ces règlements sont prêts et qu'ils sont à l'étape où il faut passer à la consultation publique. Autrement dit, vous allez discuter des règlements avec le public et avec des groupes intéressés?

M. Lafleur: J'ai dit, monsieur, que les projets techniques de ces règlements sont prêts. Les règlements . . .

M. Dantzer: Je ne comprends pas. Qu'entendez-vous par projet technique?

M. Lafleur: Dans ces projets techniques, nous proposons certains principes ou libellé pour les règlements, avec les normes imposées selon les règlements. Si ces projets sont considérés comme acceptables suite au processus de consultation, ils servent de base pour la rédaction des règlements et la finalisation des normes de publication.

La rédaction de certains des règlements est déjà en cours, car nous prévoyons qu'un bon nombre des projets techniques seront maintenus suite aux consultations. Mais nous ne pouvons les finaliser tant que les consultations n'ont pas eu lieu.

M. Dantzer: Si j'ai bien compris, le rapport Dubin fait état d'un certain mécontentement sur les progrès accomplis par le groupe de travail sur l'aéronautique. Êtes-vous satisfait de vos progrès?

M. Lafleur: Oui, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Dantzer. Vous avez bien respecté le temps qui vous était alloué. Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to congratulate Transport Canada and the Canadian Air Transport Administration for submitting, in both official languages, the excellent document entitled *Additional Information on the 1982-83 Estimates*.

I must tell you that as a francophone and as a person with some discernment who expresses himself more easily in his mother tongue, this type of initiative is very well received. I hope that this will become increasingly common throughout the Department of Transport, and particularly since I just

[Text]

d'autant plus que j'ai reçu seulement ce matin, quelque cinq semaines après sa signature, la version française de l'entente qui a été signée quant au service d'autobus pour relier ma région avec le reste du Nouveau-Brunswick. Alors, même si on fait des progrès sur certains fronts, je ne manquerai pas l'occasion de dire que vous avez pas mal de chemin à parcourir encore en ce qui regarde le respect de la Loi sur les langues officielles et le respect des députés en leur mettant entre les mains des documents dans la langue de leur préférence.

Ceci dit, félicitations et reproches, je voudrais maintenant demander aux officiels pourquoi, dans les prévisions budgétaires, on qualifie l'aéroport de St-Leonard au Nouveau-Brunswick d'aéroport municipal, alors que cet aéroport-là est la propriété de Transports Canada et est exploité par Transports Canada.

Mr. McLeish: Dr. Sebastyan.

The Chairman: Dr. Sebastyan.

Mr. Sebastyan: We will be glad to provide you with definitions of each class of airport to clarify how each airport is classified.

M. Corbin: Ce que vous me dites, monsieur Sebastyan, c'est qu'il est possible qu'un aéroport soit désigné municipal tout en étant la propriété de Transports Canada et tout en étant exploité par Transports Canada, puisque c'est ce que j'ai dans les documents ici.

Mr. Sebastyan: You are quite right; that is possible.

M. Corbin: Très bien. Maintenant, est-ce qu'il y a des projets pour transférer l'opération de l'aéroport de St-Leonard à quelqu'un ou à une entité quelconque éventuellement?

Mr. Sebastyan: We have significant problems in the airport's area to have the availability of the resources to operate and maintain the facilities, both from a financial point of view and a man-year point of view. As we do not have the appropriate man-years, our only alternative is to contract out the operation. In all probability, this will be the case with St-Léonard.

Our preference is, of course, to contract out such an operation to the municipality or to local body, as widely based as possible. However, if we cannot do that, then we would contract it out on a bidding basis.

Mr. Corbin: What stage are you at now with respect to reaching an agreement on the operation of the airport? What is the present status? The regional airport commission, I know for a fact, has received a draft agreement; but this has been since withdrawn—as far as I know, because I never learn these things directly from Transport Canada; I get them at second hand from the people down there. The original agreement has been withdrawn, as I understand it, because it was not acceptable to the Air Transportation Administration up here in Ottawa. So I would like to know where matters stand in terms of an understanding on an agreement between Transport Canada and the regional airport commission.

[Translation]

received this morning, five weeks after its signature, the french version of an agreement which was signed for bus services linking my region with the rest of New Brunswick. So even if progress is being made on certain fronts, I cannot let the opportunity pass without telling you that there is still progress to be made with respect to the Official Languages Act and members of Parliament and giving them documents in the language of their choice.

Having given you a beef and a buckuet, I would now like to ask the officials why in the budget estimates the St. Leonard airport in New Brunswick is called a municipal airport when this airport is owned and operated by Transport Canada.

M. McLeish: Monsieur Sebastyan.

Le président: Monsieur Sebastyan.

M. Sebastyan: Nous serons heureux de vous fournir les définitions de chaque catégorie d'aéroports pour vous expliquer comment chaque aéroport est classifié.

Mr. Corbin: What you are saying, Mr. Sebastyan, is that it is possible for an airport to be called a municipal airport while it is the property of Transport Canada and is operated by Transport Canada as that is what I find in the documents here.

M. Sebastyan: Vous avez raison, c'est possible.

Mr. Corbin: Very well. Now are there any plans to transfer the operation of St. Leonard airport to somebody or something in the future?

M. Sebastyan: Nous avons de graves problèmes dans le domaine des aéroports pour obtenir des ressources afin d'exploiter et de maintenir les installations, tant pour ce qui est des crédits que des années-hommes. Comme nous n'avons pas les années-hommes voulues, la seule solution est de le faire fonctionner sous contrat. Il est bien probable que cela sera le cas avec l'aéroport de St-Léonard.

Evidemment, nous préférons passer le contrat à la municipalité ou à une entreprise régionale, aussi grande que possible. Cependant, si cela nous est impossible, nous lancerons un appel d'offres.

M. Corbin: Où en êtes-vous dans la négociations d'une entente sur l'exploitation de l'aéroport? Je sais avec certitude que la Commission régionale d'étude des aéroports a reçu un projet d'entente qui a été ensuite retiré... d'après ce que je sais, car je n'apprends rien directement de Transport Canada, je suis informé par les gens de là-bas. L'entente originale a été retirée, si je comprends bien, car elle n'était pas acceptable à l'administration des transports aériens, ici à Ottawa. Alors, je veux savoir quelle est la situation actuelle relativement à la négociation d'une entente entre Transport Canada et la Commission régionale d'étude des aéroports.

[Texte]

Mr. Sebastyan: Mr. Chairman, we will be more than happy to provide you with a detailed progress report of where we are; but, at the same time, I have to point out that we have some significant difficulties, not only with St-Léonard, but with a number of other sites.

• 1055

The basic situation is that, when we go to Treasury Board and ask for approval of capital projects, associated O&M and manual requirements are requested and approved; when we get back the approval of the current-year O&M and manual allotment, we have a talk; notwithstanding that we have approval of the data, the talk does not allow for the expansion for the capital, and we are really struggling with how to accommodate the need. That is the reason that he is going back and forth, back and forth: trying to survive. But we would be more than happy to table that.

Mr. Corbin: Now, another thing bothers me, with respect to St. Léonard. There is still not a licensed air carrier coming into that. Hearings will be held in New Brunswick, in Fredericton and Edmundston, in early May. The other day, when the Minister was here, I put a number of questions to him, only to learn upon returning to my office that some of your people in Moncton were going up the same week to discuss with the officials of the airport commission an official opening for the airport. I respect that you want to be highly decentralized, but you know darned well that this airport was put together by bits and pieces, by struggles, representations and what-have-you on the part of a certain elected member of Parliament, and I resent very much that some official would go to the airport commission to discuss an official opening plan when I am not even informed of this intention.

The same thing happened last August. By luck, I happened to be in the same town where the meeting took place with the airport commission on that day in August, and you can rest assured that I certainly resisted the idea of an official opening, in view of the fact that the St. Léonard facility is not what the population has been requesting. I do not think there ought to be an official opening until there is some degree of satisfaction.

Now, I would like to ask the air administrator if he has seen a certain letter, from which I am going to quote. If you want me to table it, Mr. Chairman, I am quite agreeable to do that. So the letter is dated November 2, 1981. It is written in French. I will read it very slowly so that everyone can get the interpretation. It is addressed to *l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports*. I should not say it is November 2, there are about three different stamps on this, so you never know when it goes out, but I received it on November 5. That puts a pretty good date on it.

So the letter to Mr. Pepin reads:

Lors de notre entretien du 21 juillet dernier, nous avons convenu de partager les coûts d'expansion de l'aéroport de St-Léonard, au Nouveau-Brunswick.

[Traduction]

M. Sebastyan: Monsieur le président, nous serons très heureux de vous fournir des détails à ce sujet, mais en même temps, je veux vous préciser que nous avons eu des difficultés très graves, pas seulement avec St-Léonard, mais aussi avec d'autres localités.

Fondamentalement, la situation est la suivante. Nous allons au Conseil du Trésor et nous demandons l'approbation des projets d'immobilisations et les besoins connexes en E et E ainsi que les années-personnes requises sont approuvées; quand nous obtenons l'approbation pour l'année en cours, nous avons des entretiens. Toutefois, nous ne pouvons parler d'aucune augmentation du montant et nous devons alors déterminer de quelle façon répondre aux besoins. C'est pour cette raison qu'il y a toute une série de pourparlers. Mais nous serons très heureux de déposer les données.

M. Corbin: Une autre chose qui me préoccupe à l'égard de St-Léonard, c'est qu'il n'y a pas encore de transporteur aérien qui détienne un permis pour y atterrir. On aura des audiences au Nouveau-Brunswick, à Fredericton et Edmundston, au début de mai. Quand le ministre était ici récemment, je lui ai posé plusieurs questions et de retour à mon bureau, j'ai appris que vos fonctionnaires allaient à Moncton la même semaine afin de discuter avec les représentants de la Commission sur l'ouverture officielle de l'aéroport. Je sais bien que vous voulez être décentralisé, mais vous savez très bien que cet aéroport a été construit par étapes, à la suite de nombreux conflits, de représentations et de je-ne-sais-quoi de la part d'un député, et je m'opposerais à ce qu'un fonctionnaire aille à la Commission pour discuter d'un projet d'ouverture officielle sans même que je n'en sois informé.

La même chose est arrivée en août dernier. J'étais par hasard dans la même ville quand la réunion a eu lieu avec la Commission et vous pouvez être assuré que je me suis opposé à l'idée d'une inauguration officielle, vu que l'installation de St-Léonard n'est pas celle que la population avait demandée. Je ne pense pas qu'il faille procéder à une ouverture officielle avant que la population soit dans une certaine mesure satisfaite.

Je veux maintenant demander à l'administrateur s'il a vu une lettre dont je vais citer des paragraphes. Si vous voulez la faire annexer, monsieur le président, j'y serai favorable. La lettre est datée du 2 novembre 1981. Elle est écrite en français, je la lirai très lentement afin que tout le monde puisse entendre l'interprétation. Le destinataire est *l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports*. Je ne devrais pas dire que la date est le 2 novembre, puisqu'il y a 3 cachets, alors on ne sait jamais quand elle a été envoyée, mais je l'ai reçue le 5 novembre. Alors, on a une idée assez exacte.

La lettre à M. Pepin dit:

At our meeting on July 21 last, we agreed to share the cost of expanding the St-Leonard airport in New Brunswick.

[Text]

Il s'agit de prolonger la piste à 6,000 pieds et de l'élargir à 150 pieds, si j'ai bien compris. Je réitère donc que mon ministère est prêt à contribuer 80 pour cent des coûts jusqu'à concurrence de \$4,000,000.

Je tiens à vous faire remarquer que mes fonctionnaires ont discuté de ce projet avec les vôtres. Il semble toutefois que nous attendons encore les données requises sur les travaux à exécuter et les coûts à engager, lesquelles nous permettraient de préparer la soumission voulue au Conseil du Trésor.

Peut-être voudriez-vous rappeler aux responsables à votre ministère que je suis disposé à présenter une soumission conjointe au Conseil du Trésor, lorsqu'un projet de soumission nous parviendra. Ceci nous permettra de mener à bonne fin cette entreprise commune.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le ministre,

Pierre De Bané, député de Matapédia—Matane.

M. De Bané était à l'époque ministre de l'Expansion économique régionale.

• 1100

Je voudrais demander aux officiels qui sont ici ce matin s'ils ont pris connaissance de cette lettre.

The Chairman: Just before we learn the answer, I might point out that only ministers really have the authority to table documents. A member does not have the right or the duty to table a document. However, if it is the wish of the committee to have that letter appended, we can arrange for that.

Mr. Corbin: I am simply suggesting that if other members want to, I am quite agreeable.

The Chairman: Is it the wish of the committee to have it appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It is agreed.

Mr. Corbin: Okay, so my question is: Have you seen the contents of that letter? Have you discussed it?

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, yes. We are aware of the contents of that letter and they were discussed. I would just re-emphasize the fact that the DREE offer was for 80 per cent of the cost to a maximum of \$4 million, and DREE had been advised on a number of occasions that the cost of extending the runway, plus all the other improvements that would have to go with the extension of the runway, would be significantly greater than \$4 million.

Mr. Corbin: That is the kind of balloon game which has been going on for many years. Every time you talk about doing something, by magic the figures inflate. Somebody must have pretty good lungs, that is all I can say. I respect that there is

[Translation]

If I have understood correctly, it is a question of extending the runway by 6,000 feet and widening it to 150 feet. I am therefore repeating that my department is prepared to contribute 80 per cent of the cost to a limit of \$4 million.

I would like to point out to you that my officials have discussed this project with yours. It appears that we are still waiting for the necessary data on the work to be carried out and the costs involved before we can prepare the necessary submission to Treasury Board.

Would you be kind enough to tell the responsible authorities in your department that I am prepared to present a joint submission to Treasury Board when we receive a draft submission. This will enable us to conclude this common undertaking.

Yours truly,

The Minister,

Pierre De Bané, Member, Matapédia—Matane.

Mr. De Bané was the Minister of Regional Economic Expansion at the time.

I would like to ask the officials here this morning, if they have been made aware of this letter.

Le président: Avant d'entendre la réponse, je précise que seuls les ministres peuvent déposer des documents. En effet, un simple député n'en a ni le droit ni l'obligation. Toutefois, si le Comité désire que la lettre soit annexée au procès-verbal, nous le ferons.

M. Corbin: Tout ce que je dis, c'est que si certains autres membres le veulent, je suis tout à fait disposé à le faire.

Le président: Le Comité désire-t-il que cette lettre soit annexée au procès-verbal de notre réunion?

Des voix: D'accord.

Le président: Qu'il en soit ainsi.

M. Corbin: C'est bien, ma question est donc la suivante: avez-vous lu le contenu de cette lettre et en avez-vous discuté?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Oui, monsieur le président. Nous avons été mis au courant du contenu de cette lettre et en avons discuté. J'aimerais toutefois rappeler que l'offre de la part du ministère de l'Expansion économique régionale couvrirait 80 p. 100 des coûts jusqu'à concurrence de 4 millions de dollars. Or, ce ministère a été avisé nombre de fois que les coûts relatifs au prolongement de la piste ainsi qu'à toutes les autres améliorations connexes seraient largement supérieurs à 4 millions de dollars.

M. Corbin: Ce jeu du ballon qui gonfle se passe depuis des années. Chaque fois qu'on parle de faire quelque chose, comme par magie, les chiffres augmentent. Tout ce que je puis dire, c'est que quelqu'un doit avoir d'assez bons poumons. Je con-

[Texte]

inflation, but I also question very much the costs of airport development under Transport Canada. I have seen you guys do things really that are not at all cost effective such as in terms of the way you go about getting bids and what have you. I think you take the expensive approach rather than the economic one. We probably could discuss that at some other time.

I certainly cannot accept that answer, Mr. Chairman, and if there was a written reaction to the minister's submission, I would like to receive copies of such.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, I cannot say that there was a written reply. I do not know. But we can check.

Mr. Corbin: My final comment, Mr. Chairman, is that certainly regarding St-Leonard, and the case has been well made over the years, that airport is needed for economic development. My area of New Brunswick is now one of the most economically depressed. I do not think the federal government should take all the blame for that. It belongs also to provincial and local governments. But at some future stage in this committee when I am given more time, I intend to examine the witnesses on their understanding, their philosophy, and their approach with other government departments, in developing and putting together packages for the economic development of certain areas. I am not impressed by what has been done in privileged parts of the country, when it comes to developing areas such as ours, Mr. Chairman, it seems we get the short end of the stick every time. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Does anyone wish to comment on that?

Mr. McLeish: No comment.

The Chairman: Mr. McLeish and his other officials have agreed to stay on a bit longer. We have two more members, Mr. Scott and Mr. Gass in that order, who wish to put some questions. I would ask you to be as brief as possible because I propose to wrap up the meeting at 11:20 a.m. Mr. Scott, please.

Mr. Scott: Thank you, Mr. Chairman, and I will be brief. I will return to a matter which is familiar to Mr. McLeish, and is the ongoing uncertainties about the future of the Hamilton civic airport. It is a very real chicken and egg situation down there, sir. To our understanding, Nordair and Air Canada both say that they cannot make any commitments to service into, and out of, Hamilton until the airport is upgraded. Transport Canada appears to be saying that you cannot proceed, or will not proceed, with the airport until you get the commitments from Nordair, Air Canada, or any other carriers. Now we have the word from the minister that there will be at least a six-month delay in the construction of that airport. It has angered the entire community of Hamilton and all the surrounding areas, because the expropriation proceedings have

[Traduction]

viens qu'il y a de l'inflation, mais je me pose aussi beaucoup de questions sur les coûts de mise en valeur de l'aéroport par Transports Canada. En effet, je vous ai observé faire des choses sans aucune efficacité sur le plan des coûts comme, par exemple, la façon dont vous faites des appels d'offres. Je crois que vous prenez des moyens onéreux plutôt qu'économiques. Nous pourrions peut-être discuter de tout cela à un autre moment.

Cela dit, je ne puis certainement pas accepter cette réponse, monsieur le président, et s'il y a eu une réaction écrite à la soumission du ministre, j'aimerais en recevoir une copie.

M. Potvin: Monsieur le président, je ne puis dire s'il y a eu de réponse écrite car je l'ignore. Nous allons cependant vérifier.

M. Corbin: En dernier lieu, monsieur le président, compte tenu de ce qui a été clairement établi ces dernières années, l'aéroport de St-Léonard est certainement nécessaire au développement économique. En effet, ma région du Nouveau-Brunswick est l'une des plus défavorisées sur le plan économique. Je ne crois pas que le fédéral soit le seul à blâmer à cet égard mais aussi les gouvernements locaux et provincial. Toutefois, lorsque j'aurai davantage de temps lors d'une séance ultérieure de notre Comité, j'ai l'intention d'interroger des témoins au sujet de leur façon de concevoir ce développement, leur demander quelles sont leurs idées et comment ils collaborent avec d'autres ministères lorsqu'il s'agit de concevoir des mesures destinées à aider au développement économique de certaines régions. Je ne suis certainement pas impressionné par ce qu'on fait en matière de développement dans certaines parties du pays comme la mienne, monsieur le président. Il semble que ce soit toujours nous qui restions les parents pauvres. Merci.

Le président: Merci, monsieur Corbin. Est-ce que quelqu'un veut faire des remarques là-dessus?

M. McLeish: Non, je n'ai rien à dire.

Le président: M. McLeish et ses collègues ont accepté de rester un peu plus longtemps. Il reste deux députés, soit M. Scott et M. Gass, qui veulent poser des questions. Je vais donc leur demander d'être le plus bref possible car je veux lever la séance à 11 h 20. Monsieur Scott, à vous la parole.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président. Je serai bref. Je vais revenir à un sujet que connaît bien M. McLeish, il s'agit des incertitudes relatives à l'avenir de l'aéroport civil de Hamilton. La situation là-bas fait penser à l'histoire de la poule et de l'oeuf. En effet, à ma connaissance, Nordair et Air Canada disent tous les deux qu'ils ne sont pas en mesure de s'engager à desservir Hamilton avant que l'aéroport ne soit amélioré. Transports Canada, pour sa part, semble dire qu'on ne peut faire les travaux d'amélioration ou qu'il ne les fera pas avant que Nordair et Air Canada ou tout autre transporteur aient pris certains engagements. Or, le ministre nous dit que la construction de cet aéroport sera retardée d'au moins six mois. Cela a mis toute la ville de Hamilton et les régions avoisinantes en colère, car les expropriations ont déjà

[Text]

been under way. I would like to know where matters stand right now with the construction of that airport. Why has there been a delay, or an announced delay? What is the hold up?

• 1105

Mr. McLeish: Mr. Chairman, with respect to Mr. Scott's comments on the air carriers, Nordair has indicated that it is considering its future operations, the extent of them, at Hamilton. Air Canada has asked, I think it was with both previous governments, if it would be prepared to operate services to Hamilton. And just recently the air administration received from the Vice-President of Operations of Air Canada, a reply that yes, they are interested, but due to the present economic conditions they envisage a delay of a few years before they would be prepared to commit themselves to service at Hamilton.

The position that the air administration is in, is we normally require, at the direction of the Treasury Board, agreements with carriers when we go forward with a Treasury Board submission requesting the funds for the construction of an airport. We need the agreement of the carriers as to the facility being provided and as to the rental rates that they will be obliged to pay. And in this circumstance, we are unable to obtain such agreements. Nevertheless, the Treasury Board submission has gone to Mr. Pepin and I understand that Mr. Pepin is considering it before presenting it to the Treasury Board.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): That brings up the question that we are trying to get nailed down, sir. Has the \$50 million, which the government has committed to the expansion and upgrading of Hamilton civic airport, been approved by Treasury Board or is it still in the approval stage, as you seem to indicate?

Mr. McLeish: It has not been approved.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It has not formally been approved.

Where do matters stand with negotiations with Nordair? Can you confirm that Nordair is upset about a pretty drastic increase in terms of landing fees and rental of facilities? I have heard anything from 100 to 195 per cent increase that they are being required or requested to pay, and is that the holdup in terms of Nordair's continuing commitment to serve Hamilton?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the air administration has not, in fact, had any formal discussions with Nordair, and we are not really aware of the reasons for their study of Nordair as a point on their route. We are just aware that that in fact has been undertaken by the new president of Nordair.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): One final question, Mr. Chairman. Can Transport Canada require an airline like Nordair, given the fact that it is virtually a subsidiary of Air Canada to operate out of an airport like Hamilton when it is

[Translation]

commencé. J'aimerais savoir où en sont les choses à l'heure actuelle pour ce qui est de la construction de cet aéroport. Pourquoi y a-t-il un retard, ou du moins, pourquoi en a-t-on annoncé un?

M. McLeish: Monsieur le président, pour ce qui est des commentaires faits par M. Scott au sujet des transporteurs aériens, je répondrais que Nordair a laissé savoir qu'elle envisage éventuellement d'offrir des services à Hamilton. Quant à Air Canada, je pense que les deux gouvernements qui ont précédé le gouvernement actuel lui ont demandé si elle serait prête à desservir la ville d'Hamilton. D'autre part, l'administration aérienne vient tout récemment de recevoir une réponse du vice-président des opérations d'Air Canada dans laquelle il dit que la Société est intéressée mais qu'elle devra sans doute attendre des années avant de mettre en place des services à Hamilton, compte tenu de la conjoncture économique actuelle.

La division de l'administration aérienne exige normalement, conformément aux directives du Conseil du Trésor, que des accords soient conclus avec les transporteurs avant que nous ne préparions une demande de fonds pour la construction d'un aéroport, demande que nous devons soumettre au Conseil du Trésor. Il nous faut d'abord avoir l'accord des transporteurs pour ce qui est des installations et des loyers qu'ils seront tenus de payer. Dans le cas qui vous intéresse, nous n'avons pas pu en arriver à un accord. La demande a cependant été envoyée à M. Pepin et, d'après ce que j'ai compris, M. Pepin va l'étudier avant de la présenter au Conseil du Trésor.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Cela m'amène à la question à laquelle j'aimerais obtenir une réponse définitive. Les 50 millions de dollars que le gouvernement s'est engagé à consacrer à l'élargissement et à l'amélioration de l'aéroport de Hamilton ont-ils été approuvés par le Conseil du Trésor, ou la question n'en est-elle encore qu'à l'étape de l'étude, comme vous semblez le dire?

M. McLeish: La demande n'a pas été approuvée.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Elle n'a pas été approuvée officiellement.

Où en sont les négociations avec Nordair? Est-il vrai que la société Nordair est bouleversée par l'énorme augmentation des redevances d'atterrissage et des loyers? On m'a parlé d'augmentations allant de 100 à 195 p. 100. Est-ce à cause de cela que Nordair hésite à s'engager à continuer de desservir Hamilton?

M. McLeish: Monsieur le président, la division de l'administration aérienne n'a en fait pas eu de discussion officielle avec Nordair, et nous ne savons pas pourquoi cette étude a été lancée. Tout ce que nous savons, c'est que le nouveau président de Nordair a demandé que cette étude soit faite.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président. Le ministère des Transports peut-il exiger d'une compagnie aérienne comme Nordair, qui est pratiquement une filiale d'Air Canada, qu'elle

[Texte]

already established as the prime carrier and that any deterioration of its service would result in a marked deterioration of transport services in general to the whole of southern Ontario? Can you require Nordair to remain as a prime carrier at Mount Hope?

Mr. McLeish: The licensing of carriers, of course, is undertaken by the CTC, and it is CTC's responsibility when a carrier indicates that it wishes to withdraw its services.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It is strictly up to the Canadian Transport Commission?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): There is no power vested in the ministry or the government of the day, in the interests of transportation services, to a community of that size, to require the carrier to remain there?

• 1110

Mr. McLeish: There are circumstances where the minister or the Governor in Council can in fact influence the decision made by the CTC, but that relates to an appeal by an air carrier against a CTC decision. Other than that, in my experience, that, I think, sums up the circumstances under which CTC can be directed.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. Mr. Gass, please.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. My questions to witnesses will be on the Charlottetown airport.

For some time now the Charlottetown airport has been on and off—since 1977. Anyhow, I am very pleased to see that there is some move towards getting some work done at the Charlottetown airport finally. I understand there is a control tower to be put to tender shortly. I understand, as well, there is going to be a tender put out for a new runway, a second runway; a cross-winds runway, I think, is the term they use.

My question is: How long will the second runway be in its initial stage? I believe it is going to be built over a two-stage period. How long will the second runway be in the initial stage?

The Chairman: Who want to handle that one? Mr. McLeish or Dr. Sebastyan?

Mr. McLeish: It is my understanding that the initial stage of the runway will be 5,000 feet, but its ultimate length will be 7000 feet. Does anybody have—

[Traduction]

dirige ses opérations à partir d'un aéroport comme celui de Hamilton, étant donné que cette société porte déjà le titre de transporteur principal et que toute détérioration des services qu'elle rend amènerait une détérioration marquée des services de transport en général dans toute la partie méridionale de l'Ontario. Pourriez-vous exiger que Nordair demeure le transporteur principal à Mount Hope?

M. McLeish: C'est la Commission canadienne des transports qui est responsable des droits de permis aux transporteurs, et c'est elle qui doit intervenir lorsqu'un transporteur annonce qu'il souhaite retirer ses services d'un endroit donné.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Cette responsabilité appartient-elle strictement à la Commission canadienne des transports?

M. McLeish: C'est exact.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Le ministère ou le gouvernement au pouvoir ne peut-il pas exiger d'un transporteur qu'il continue d'assurer certains services dans une communauté donnée, dans l'intérêt des services de transport en général et dans l'intérêt de la communauté concernée, compte tenu de sa taille?

M. McLeish: Il existe certaines circonstances dans lesquelles le ministre ou le gouverneur en conseil peut modifier la décision prise par la Commission canadienne des transports. Ce serait le cas par exemple d'un appel lancé par un transporteur aérien contre une décision de la CCT. D'ailleurs, je pense que c'est-là le seul cas où le gouvernement peut donner des directives à la CCT.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Scott. Monsieur Gass, vous avez la parole.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Les questions que je poserai aux témoins concernent l'aéroport de Charlottetown.

On tergiverse avec l'aéroport de Charlottetown depuis 1977. Je suis ravi qu'on ait enfin décidé d'y faire des travaux. D'après ce que j'ai compris, il y aura bientôt un appel d'offres pour la tour de contrôle. Il semblerait également qu'il soit question d'un appel d'offres pour la construction d'une deuxième piste, une piste dite «vent de travers». Je pense que c'est l'expression consacrée.

Ma question est la suivante: quelle sera la longueur de cette deuxième piste pendant la première étape? D'après ce que j'ai compris, la piste sera construite en deux étapes. Quelle sera sa longueur pendant la durée de la première étape?

Le président: Qui veut répondre à cette question? M. McLeish ou M. Sebastyan?

M. McLeish: D'après ce que j'ai compris, la piste mesurera 5,000 pieds de long pour ce qui est de la première étape, mais elle devra éventuellement faire 7,000 pieds de long. Quelqu'un a-t-il...

[Text]

Mr. Gass: That is my understanding too, Mr. Chairman. My second question is: How long a runway is required for 727s and DC-9s, so they can safely land and take off?

Mr. McLeish: I will ask Mr. Arpin to answer that, please.

The Chairman: Mr. Arpin.

Mr. Arpin: I cannot give you, again, a specific answer unless you give the weight of the aircraft you know, it depends on—

Mr. Gass: Fully loaded, Mr. Chairman.

Mr. Arpin: Fully loaded, again, it depends on the temperature and the wind so we would know which—

Mr. Gass: Well, let us say 70 degrees fahrenheit and 20 m.p.h. wind.

Mr. Arpin: I will have to have the chart to read off the figures for you, but I can give you examples where a DC-9 going to Rouyn at 1,000 foot elevation has operated there with less than 6,000 feet, for several years.

Mr. Gass: Okay, normally, what is considered to be the safe requirement for landing the 727?

Mr. Arpin: For a 737, 5,000 feet is ample; for a 727 and a DC-9, 7,000 feet would be ample.

Mr. Gass: So, for a 727 you need a 7,000 foot runway?

Mr. Arpin: For a 727, normally it would be adequate, yes.

Mr. Gass: A 7,000 foot runway. Would you consider a 5,000-foot runway inadequate, in normal conditions, for a 727?

Mr. Arpin: For a 727, fully loaded, I would say it is not sufficient.

Mr. Gass: It is not sufficient. Fine.

Mr. Arpin: But again, when you are talking about a cross—wind runway, when you are talking about 5,000 feet, and you are talking about special conditions where there is a strong wind in a direction which is not consistent with the main runway, under those conditions you can probably operate very easily with 5,000 feet. So, that is why you cannot give a specific answer unless you know exactly the conditions we are talking about: the wind, the temperature and the load.

Mr. Gass: Mr. Chairman, if the officials can tell me, how many flights a year into Charlottetown are cancelled because the cross—winds are too high and they cannot land with the existing runway?

Mr. McLeish: I think, Mr. Chairman, we would have to obtain that information for Mr. Gass. We are prepared to do so.

[Translation]

M. Gass: C'est également cela que j'avais compris, monsieur le président. Ma deuxième question est la suivante: de quelle longueur de piste a-t-on besoin pour que des 727 et des DC-9 puissent atterrir et décoller en toute sécurité?

M. McLeish: Si vous me le permettez, je demanderai à M. Arpin de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Arpin.

M. Arpin: Je ne pourrai répondre à votre question que si vous me donnez le poids exact de l'avion qui vous intéresse, car cela dépend de...

M. Gass: Je veux parler, monsieur le président, d'un avion qui serait tout à fait rempli.

M. Arpin: Cela varierait en fonction de la température et du vent...

M. Gass: Admettons alors qu'il fasse 70 degrés fahrenheit et que les vents soufflent à 20 m.p.h.

M. Arpin: Pour vous répondre, il faudrait que j'aie devant moi le tableau. Mais je pourrais vous citer l'exemple d'un DC-9 qui atterrit à Rouyn depuis plusieurs années: il commence à descendre à partir de 1,000 pieds et ils dispose d'une piste de moins de 6,000 pieds de long.

M. Gass: Très bien. Mais quelle est la norme pour ce qui est de l'atterrissage en toute sécurité d'un 727?

M. Arpin: 5,000 pieds suffisent amplement pour un 737, 7,000 pieds suffiraient donc pour un 727 ou un DC-9.

M. Gass: Donc, pour faire atterrir un 727, il vous faut une piste de 7,000 pieds, n'est-ce pas?

M. Arpin: En règle générale, cela suffirait pour un 727.

M. Gass: Une piste de 7,000 pieds. Selon vous, une piste de 5,000 pieds serait-elle insuffisante pour l'atterrissage d'un 727 dans des conditions normales?

M. Arpin: Si le 727 était plein, j'aurais tendance à dire que ce ne serait pas suffisant.

M. Gass: Ce ne serait pas suffisant. Très bien.

M. Arpin: Mais lorsque vous parlez d'une piste de 5,000 pieds, il s'agit de la piste «vent de travers». On ne s'en servirait qu'en cas de conditions spéciales, où les vents souffleraient très fort, mais pas dans la direction de la piste principale. Dans ces circonstances, 5,000 pieds vous suffiraient sans doute amplement. C'est pourquoi il me faut des conditions et des données précises pour répondre à votre question. Il faut tenir compte du vent, de la température et du nombre de passagers ou de marchandises que transporte l'avion.

M. Gass: Monsieur le président, l'un des fonctionnaires qui vous accompagnent pourrait-il me dire combien de vols sont chaque année annulés à Charlottetown parce que les vents de travers sont trop forts et que les avions ne peuvent pas atterrir sur la piste existante?

M. McLeish: Je pense, monsieur le président, qu'il nous faudra faire des recherches pour obtenir ces renseignements pour M. Gass. Nous ferons le nécessaire.

[Texte]

Mr. Gass: The point that I am trying to make, Mr. Chairman, is this. To my knowledge, there are very few flights that are cancelled into Charlottetown because of the cross—winds being too high. And for the life of me, and maybe the officials could tell me, I cannot understand why the Department of Transport is going ahead and building a new runway—it is questionable whether it is long enough to start with—when it will only be used a few times per year. Why are they going ahead and building a runway when we really need a terminal? Why are they putting the priority on the runway rather than on the terminal? Why are they delaying the building of the terminal and going ahead with the runway? That is the question that I am getting at and I would like an answer to.

• 1115

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, it is a bit more complex. The existing runway, of course, is very close to the town, and we have had discussions about removing the noise element from the operations of the airport. This means moving the runway threshold that is near the town, closing off part of it, and then increasing the length of the runway. We have studied all the options as to whether that is the best or to put in a cross-wind runway. Then which runway would be the main instrument runway becomes a question. All those features were all studied at length by the regional people and then checked out by headquarters people. The final decision was made then to plan for the future and that the most economical approach would be to build the new runway.

Mr. Gass: But that does not answer my question as to why the emphasis was put on the runway and not on the terminal. Anybody who has travelled into, or out of, Charlottetown in the last year or so, and I am sure that includes members from around this table, know of the deplorable conditions of the terminal building. There does not seem to be that much of a problem with the existing runway.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I believe that the terminal building is going ahead before the runway. I would ask Dr. Sebastyan to give us the details.

The Chairman: Doctor Sebastyan.

Mr. Sebastyan: If I compare with the previous comments we made here in Charlottetown we are in the happy situation that we have all the approvals for the terminal building, and it is going ahead full blast. The terminal building will have preference over the 5,000-foot runway.

Mr. Gass: I am very glad to hear that, Mr. Chairman. There was an announcement in the paper some time ago that the money was approved for the control tower, which is also needed, and the runway; that both going to tender. But nothing was printed on the terminal building. My understanding is that the department has gone back and accepted the originally signed undertaking which was approved in 1977. Have gone back, taken that, and are going ahead with it. But they are not going to tender on that until some time in 1983—that is on the terminal.

The Chairman: Dr. Sebastyan.

[Traduction]

M. Gass: Voici où je voulais en venir, monsieur le président. Il n'y a à ma connaissance que très peu de vols à destination de Charlottetown qui sont annulés à cause de vents de travers trop forts. C'est pourquoi je me demande vraiment pourquoi le ministère des Transports compte faire construire une nouvelle piste (qui risque de toute façon de ne pas être assez longue), étant donné qu'elle ne servira que quelques fois par an. Pourquoi le ministère veut-il faire construire une piste quand ce qu'il nous faut c'est une aérogare? Pourquoi accorde-t-on la priorité à la piste plutôt qu'à l'aérogare? Pourquoi ont-ils décidé de retarder la construction de l'aérogare mais de faire construire la piste? Voilà la question qui me préoccupe et à laquelle j'aimerais que vous répondiez.

M. McLeish: Monsieur le président, la situation est plus compliquée que cela. La piste existante est située très près de la ville, et on a déjà eu des discussions au sujet de la réduction du bruit causé par l'aéroport. C'est pourquoi on avait prévu fermer la partie de la piste située le plus près de la ville, et la prolonger dans l'autre sens. Nous avons étudié toutes les solutions possibles, dans la construction d'une piste transversale orientée. Il a également fallu voir quelle piste serait la piste principale si on en faisait construire une autre. Les gens du bureau régional ont examiné la question et toutes les données ont été vérifiées à l'administration centrale. On en est enfin arrivé à la décision que la solution la moins coûteuse serait la construction d'une nouvelle piste.

M. Gass: Mais cela ne m'explique pas pourquoi on a davantage mis l'accent sur la piste que sur l'aérogare. Quiconque qui s'est rendu à Charlottetown cette dernière année (et je suis certain que bon nombre des députés ici présents sont dans ce cas), sait dans quel état était déplorable se trouve l'aérogare actuelle. Le problème avec la piste existante ne me semble pas si grave que cela.

M. McLeish: Monsieur le président, il me semble que l'aérogare sera construite avant la piste. M. Sebastyan pourra peut-être nous renseigner davantage.

Le président: Monsieur Sebastyan.

M. Sebastyan: Charlottetown se trouve dans une situation très privilégiée car la construction de l'aérogare a été approuvée et commencera bientôt. La priorité a été accordée à l'immeuble et non à la piste de 5,000 pieds.

M. Gass: Je suis ravi d'apprendre cela, monsieur le président. Une annonce parue récemment dans un journal disait que les sommes nécessaires à la construction de la tour de contrôle et de la piste avaient été approuvées et qu'il y aurait bientôt un appel d'offres. Mais je n'ai jamais rien vu dans les journaux au sujet de l'aérogare elle-même. D'après ce que j'ai compris, le ministère aurait accepté l'accord signé et approuvé en 1977. Mais il n'a apparemment pas l'intention de lancer un appel d'offres avant 1983. Je parle bien sûr là de l'aérogare elle-même.

Le président: Monsieur Sebastyan.

[Text]

Mr. Sebastyan: Treasury Board granted the following:

An effective project approval for the construction of a control tower and operations building at a total estimated cost of \$2.897 million.

That is in current dollars.

The Chairman: That is million?

Mr. Sebastyan: That is million and that is for the control tower.

Also,

An effective project approval for the construction of a new cross-wind runway, and preliminary project approval for an erection of a Steps 320 terminal building.

Mr. Gass: But the money has been approved for the control tower and the runway, but it has not been approved by Treasury Board for the terminal building.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman. Possibly what has confused the issue is I think from having just looked back here into some of my background material, that there was planned at one time a rehabilitation of the existing runway. That was in the main estimates, and gave the appearance that it was going to have priority over the terminal building. But that is not the case now. As a result of reconsidering the Charlottetown project and some of the points stressed by the regional people with respect to the future planning and long term planning of the airport, we then determined that we would put in the new runway. But it will go in after the terminal building. So I think that may explain why you have the impression, Mr. Gass, that we were going ahead with the runway before the terminal building.

The Chairman: May I suggest, Mr. McLeish, that perhaps you could provide a written summary giving an exact update on the Charlottetown airport for the committee.

Mr. McLeish: Yes. I think that is an excellent idea. If you like, we will convey it to your office, Mr. Gass.

Mr. Gass: I would appreciate that very much, sir. Thank you Mr. Chairman; those are all the questions I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. I have a couple of questions with regard to the airports in northeastern New Brunswick, specifically Charlo and Chatham. I will deal with Chatham first since it is not owned by Transport Canada. But I noted in the document to which Mr. Corbin referred earlier, that Chatham airport does receive a Transport Canada subsidy for the operation of a civilian service there. Can you tell me what the level of subsidy is? Also, I would like to know whether or not Transport Canada or the carrier is charged by DND for the provision of air traffic control and landing fees, and to what level. I would also like to know the subsidy level at Charlo airport. If you do not have those figures now, I am quite prepared to wait for you to supply them to the committee.

[Translation]

M. Sebastyan: Voici ce qu'a approuvé le Conseil du trésor:

L'approbation du projet de construction d'une tour de contrôle et d'un édifice des opérations pour un coût total prévu de 2.897 millions de dollars.

Et ce montant a été calculé en dollars de 1982.

Le président: Vous avez dit millions?

M. Sebastyan: Oui, il s'agit de millions de dollars, et cela concerne la tour de contrôle.

Il y a également

L'approbation d'un projet pour la construction d'une nouvelle piste transversale orientée et d'une nouvelle aérogare de type Steps 320.

M. Gass: L'argent a été approuvé pour la tour de contrôle et pour la piste, mais le Conseil du trésor n'a rien approuvé pour l'aérogare elle-même.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci, monsieur le président. Si la situation paraît un peu embrouillée, d'après les renseignements que j'ai devant moi, c'est qu'à un moment donné on avait prévu réaménagé la piste existante. Cela a paru dans les prévisions budgétaires et c'est pourquoi on a l'impression que la priorité a été accordée à la piste plutôt qu'à l'aérogare. Je puis cependant vous affirmer que ce n'est pas le cas maintenant. Nous avons décidé, après avoir réexaminé le projet Charlottetown et étudié ce que nous avait dit le personnel du bureau régional au sujet de la planification à long terme pour l'aéroport, que nous allions faire construire une nouvelle piste. Mais ce travail ne commencera qu'une fois érigée l'aérogare. C'est sans doute à cause de cela que M. Gass avait l'impression que nous comptions faire construire la piste avant l'aérogare.

Le président: Monsieur McLeish, je vous demanderais, si cela est possible, de fournir au Comité un bref résumé à jour au sujet de l'aéroport de Charlottetown.

M. McLeish: D'accord. Je pense que c'est une excellente idée. Si vous le voulez, je pourrais l'envoyer à votre bureau, monsieur Gass.

M. Gass: Je vous en serais reconnaissant, monsieur. Merci monsieur le président. Je n'ai plus de questions à poser.

Le président: Merci, monsieur Gass. J'ai moi-même quelques questions à vous poser au sujet des aéroports situés dans la partie nord-est du Nouveau-Brunswick, notamment ceux de Charlo et de Chatham. Je vais parler tout d'abord de l'aéroport de Chatham, puisqu'il n'appartient pas au ministère des Transports. J'ai cependant constaté, dans le document auquel M. Corbin s'est reporté tout à l'heure, que l'aéroport de Chatham reçoit une subvention du ministère des Transports pour l'exploitation d'un service civil. Pourriez-vous me dire à combien s'élève cette subvention? J'aimerais, d'autre part, savoir si le ministère de la Défense nationale demande au ministère des Transports ou aux transporteurs de payer les frais de contrôle aérien et d'atterrissage. Dans l'affirmative, j'aimerais également savoir à combien s'élèvent ces versements. Enfin, j'aimerais savoir de quel ordre est la subvention

[Texte]

• 1120

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I am advised that we do not have them. We will be prepared to supply them to you.

The Chairman: That is fine. I really did not expect you to have that kind of detailed figure with you this morning.

In any case, I would like at this time, to point out to the committee that I think I made a procedural error in asking that the letter from which Mr. Corbin quoted be appended to this day's proceedings. The letter is not from the Ministry of Transport or the Minister of Transport. I think what he quoted from it is sufficient for the purposes of the committee, and I would ask the committee to withdraw its authorization to table. We do not have the permission of the person who wrote the letter. Agreed? Thank you.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It was read into the record very carefully, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. I want to thank the officials for their attendance and their co-operation here this morning and, particularly, their agreement to stay beyond the appointed hour. We do appreciate that, gentlemen. I want also to thank all members of the committee for their dedication to the study of the estimates.

The next meeting is scheduled for 11.00 a.m. on Tuesday, May 4. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

dont bénéficie l'aéroport de Charlo. Si vous n'avez pas ces chiffres sous la main, cela ne m'ennuie pas d'attendre.

M. McLeish: Monsieur le président, on me fait savoir que nous ne les avons pas ici. Mais nous ferons le nécessaire pour vous les faire parvenir.

Le président: Très bien. Je ne m'attendais pas vraiment à ce que vous ayez ce genre de renseignements avec vous ce matin.

J'aimerais maintenant signaler aux membres du Comité que je pense avoir commis une erreur de procédure lorsque j'ai demandé que la lettre dont M. Corbin avait cité un passage soit annexée au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui. Cette lettre n'a pas été envoyée par le ministre ou le ministère des Transports. La citation qui a été lue est amplement suffisante, et je demanderais au Comité de retirer son autorisation de faire publier ce document, car nous n'avons pas la permission de l'auteur de cette lettre. Tout le monde est-il d'accord? Merci.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Monsieur le président, le passage en question a été lu très soigneusement.

Le président: Oui. Je tiens maintenant à remercier les témoins d'être venus à notre réunion et surtout d'être restés plus longtemps que prévu. Nous vous en sommes très reconnaissants, messieurs. J'aimerais également remercier tous les membres du Comité du dévouement avec lequel ils sont en train d'étudier les prévisions budgétaires.

Notre prochaine réunion se tiendra le mardi 4 mai à 11 heures. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration;
Mr. Jaffray Wilkins, Senior Assistant, Deputy Minister;
Mr. Larry G. Potvin, Director General, Policy Planning and Programming (Air);
Dr. Gad Y. Sebastyan, Director General, Airports and Construction Services;
Mr. Pierre E. Arpin, Director General, Civil Aeronautics;
Mr. Fernand Mousseau, Director General, Finance (Air);
Mr. Robert S. Lafleur, Director, Aeronautical Standards and Legislation.

Du ministère des Transports:

M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;
M. Jaffray Wilkins, sous-ministre adjoint principal;
M. Larry G. Potvin, directeur général de la politique de planification et programmation (Air);
M. Gad Y. Sebastyan, directeur général des services des aéroports et de la construction;
M. Pierre E. Arpin, directeur général de l'aéronautique civile;
M. Fernand Mousseau, directeur général des Finances (Air);
M. Robert S. Lafleur, directeur des Normes et législation aéronautiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 59

Tuesday, May 4, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 59

Le mardi 4 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35
and L40—Marine Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 10, 15, 20, 25, 30,
35 et L-40—Programme des transports par eau sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael
Corbin
Côté (Mrs.)
Dantzer
Ellis

Flis
Forrestall
Fulton
Gourd
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain
McDermid
McRae
Miller
Nowlan

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, May 3, 1982:

Mr. Miller replaced Mr. Benjamin;
Mr. Fulton replaced Mr. Skelly.

On Tuesday, May 4, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. Gass.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 3 mai 1982:

M. Miller remplace M. Benjamin;
M. Fulton remplace M. Skelly.

Le mardi 4 mai 1982:

M. Forrestall remplace M. Gass.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 4, 1982
(98)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:06 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dantzer, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, McDermid, Nowlan, Siddon and Turner.

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. Pierre Franche, Chairman; *From the Department of Transport:* Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 MAI 1982
(98)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11h06 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dantzer, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, McDermid, Nowlan, Siddon et Turner.

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Malcolm Jack

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, May 4, 1982

• 1107

Le vice-président: Nous reprenons, conformément à notre ordre de renvoi, l'étude du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

With your consent, we shall consider Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40, Main Estimates 1982-83, relating to Marine Transportation Program under Transport.

Is it the wish of the committee to consider these votes together? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: I shall now call Votes 10, 15, 20, 30, 35 and L40:

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures.....\$334,832,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures.....\$113,889,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company Limited.....\$4,532,000

Vote 25—Payment to the Hamilton Harbour Commission.....\$956,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.....\$4,205,000

Vote 35—Payment to the National Harbours Board.....\$57,543,000

Vote L40—Loans to the National Harbours Board.....\$15,000,000

The Vice-Chairman: I would like to welcome the officials of Transport Canada, Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, and *M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux.*

We will start the questioning with Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

I think it is probably no secret that I want to ask Mr. Franche a number of questions. I will say this to my colleagues, if anyone does not wish to use up their full time this morning, I would be quite happy to use it up for them.

I would like to start through you, Mr. Chairman, to ask Mr. Franche if he could give us an undertaking to table in this committee the four memos that were delivered to the Minister of Transport with regard to the stacker reclaimers for Ridley

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 4 mai 1982

The Vice-Chairman: We will resume consideration of our order of reference, of the main estimates for the financial year ending March 31, 1983.

Avec votre permission, nous allons examiner les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40 du budget principal 1982-1983 du Programme des transports maritimes du ministère des Transports.

Acceptez-vous que ces crédits soient examinés ensemble? Adopté?

Des voix: Adopté.

Le vice-président: Nous procéderons donc à l'examen des crédits 10, 15, 20, 30, 35 et L40.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement.....\$334,832,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital.....\$113,889,000

Crédit 20—Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée.....\$4,532,000

Crédit 25—Paiement à la Commission du port de Hamilton.....\$956,000

Crédit 30—Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.....\$4,205,000

Vote 35—Paiement au Conseil des ports nationaux.....\$57,543,000

Crédit L-40—Prêts au Conseil des ports nationaux.....\$15,000,000

Le vice-président: Je souhaite la bienvenue aux représentants du ministère de Transport Canada, M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports par eau et M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux.

M. Ellis sera le premier à poser des questions.

M. Ellis: Je vous remercie, monsieur le président.

Ce n'est probablement un secret pour personne que je souhaite poser à M. Franche certaines questions. Si certains de mes collègues ne souhaitent pas épuiser tout leur temps de parole ce matin, je me ferai un plaisir de le récupérer pour moi.

J'aimerais commencer, monsieur le président, par demander à M. Franche s'il est disposé à donner l'engagement de déposer à ce comité les quatre notes de service qui ont été remises au ministre des Transports concernant les empileurs—récupéra-

[Texte]

Terminals Incorporated. Those are the four memos that purport to support the decision of the National Harbours Board to give this contract to a Japanese firm instead of a Canadian firm.

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, the memos in question are between the minister and myself, and that is up to the minister to decide whether he cares to table them.

Mr. Ellis: Then, Mr. Chairman, I take it Mr. Franche is not prepared to table them. The minister has tabled two. I thought perhaps Mr. Franche might table the other two. I presume the only reason then that Mr. Franche is not going to table those memos is because he has given them to the minister.

• 1110

Well then, if that is the case, we will deal with the memos we have. And to say the least, they have a lot of glaring inconsistencies in them, but I am going to spend some time on each one. First, however, I want to deal with one point right off the bat. Let me say that I will deal with them as one, two, three and four. The third memo is the first one the minister was prepared to table, and in that which is a memo from Mr. Franche to the Minister of Transport, regarding Mitsubishi IHI, the successful bidder for these, Mr. Franche states that

... there are 3 IHI stacker reclaimers with 60-metre booms in coal service which had been operating for 10 years.

Could Mr. Franche tell me where those 3 stacker reclaimers are?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: You are referring to March 2?

Mr. Ellis: This is the memo of March 2, yes; 2.1, page 4. The last full paragraph on the page. It says:

It has a history of reliability. Three such heavy duty machines...

—and so on.

Mr. Franche: Okay. First of all, the reference there, Mr. Chairman, does not say "on coal service". It has to do with the machines installed in Brazil which are on iron ore service; that is heavier duty than coal service by the nature of the iron ore itself. So what we are referring to there are stacker reclaimers, such machines being on iron ore service, not on coal service.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, the memo says there are three such heavy duty machines and the whole memo talks about coal service. The entire memo talks about coal service. It says:

... 3 such heavy duty machines, larger than RTI's requirements, have been operational for 10 years without a slew ring breakdown.

Where are those three machines?

[Traduction]

teurs commandées par *Ridley Terminals Incorporated*. Il s'agit des quatre notes de service qui ont trait à la décision du Conseil des ports nationaux d'accorder ce contrat à une firme japonaise plutôt qu'à un fabricant canadien.

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Pierre Franche (président, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, ces notes de service constituent une communication entre le ministre et moi-même et c'est à lui qu'il appartient de décider de les déposer ou non.

M. Ellis: Je conclus donc, monsieur le président, que M. Franche n'est pas disposé à les déposer. Le ministre nous en a remis deux et je pensais que M. Franche accepterait de déposer les deux autres. J'imagine que la seule raison de son refus est qu'il les a remises au ministre.

Dans ce cas, nous allons traiter des notes de service, que nous possédons. Elles comportent, pour le moins, des incohérences criantes que je vais passer en revue. Commençons d'abord à tirer un point au clair. Numérotons ces notes de service de 1 à 4. La troisième est la première que le ministre a accepté de déposer, il s'agit d'une note de M. Franche au ministre des Transports, concernant Mitsubishi, IHI, l'adjudicataire, dont M. Franche dit qu'elle a fourni:

... 3 empileurs-récupérateurs IHI comportant des convoyeurs de 60 mètres en service depuis 10 ans.

M. Franche pourrait-il nous dire où ces trois machines sont installées?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Parlez-vous de la note du 2 mars?

M. Ellis: Oui, c'est la note de service du 2 mars, paragraphe 2.1, page 4. C'est le dernier paragraphe de la page. Je lis:

Ils possèdent un historique relativement à la sûreté de leur fonctionnement. Trois machines semblables à usage intensif...

etc.

M. Franche: Tout d'abord, monsieur le président, rien ici ne dit que ces machines convoient du charbon. Il s'agit de machines qui chargent du minerai de fer au Brésil. C'est-à-dire un matériel plus lourd que le charbon. Il s'agit donc d'empileurs-récupérateurs servant au chargement de minerai de fer et non pas de charbon.

M. Ellis: Monsieur le président, la note concerne le chargement de charbon et précise que trois machines de ce genre sont en fonctionnement. Toute la note traite du chargement de charbon. Je lis:

...trois machines semblables à usage intensif et dont la dimension dépasse les besoins de la RTI fonctionnent depuis une dizaine d'années sans avoir connu de panne de l'anneau de fluage.

Où sont ces trois machines?

[Text]

Mr. Franche: I have answered, Mr. Chairman, that the machines referred to in that memo, based on the information from Swan Wooster, are on iron ore service in Brazil.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am sure Mr. Franche knows by now that there are no three stacker reclaimers in Brazil on iron ore service manufactured by IHI. There are in fact two reclaimers and one stacker. There are no stacker reclaimers. Now, would Mr. Franche like to change his answer again? There are no stacker reclaimers in Brazil on iron ore service or on coal service.

Mr. Franche: I will check one item to be precise for the committee, if you will allow me a few minutes. I recall having details subsequent to that memo on this matter. Thank you. Now in Brazil you have, based on the information I obtained from Swan Wooster later, 1 stacker, 55 metres, 16,000 tonnes per hour on iron ore, 1972; 1 stacker, 55-metre boom, 16,000 tonnes per hour on iron ore, 1979. You have two reclaimers, 50-metre boom, 8,000 tonnes per hour iron ore, 1972; one reclaimer, 40-metre boom, 8,000 tonnes per hour iron ore, 1972; one reclaimer, 50-metre boom, 8,000 tonnes per hour iron ore, 1979; and one stacker-reclaimer, 50-metre boom, 8,000 tonnes per hour iron ore, 1979.

• 1115

That is the information we have on the equipment in Brazil.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, may I ask Mr. Franche again how you can get 10 years experience out of a 60-metre boom stacker-reclaimer when there is not one there?

Mr. Franche: It is an engineering assessment, Mr. Chairman.

Mr. Ellis: It is not an engineering assessment, Mr. Chairman. We are talking about a 60-metre boom, and all of those you read off are less than 60 metres. They are 50 metres on down; they are all less tonnage; and there is only one purported to be a stacker-reclaimer, and it was built in 1979.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I go back to my statement. It is an engineering assessment as to the capability of a stacker-reclaimer having been built on iron ore service, which is heavy service, based on heavier requirements, and how that translates into a 60-metre boom in the coal service required at Prince Rupert.

That opinion is based on Swan Wooster, the consulting engineers of Ridley Terminals Incorporated.

Mr. Ellis: So, Mr. Chairman, Mr. Franche is saying that in fact there is misleading documentation in there. And it is not

[Translation]

M. Franche: J'ai déjà répondu, monsieur monsieur le président, que les machines mentionnées dans cette note chargent du minerai de fer au Brésil, selon les renseignements donnés par Swan Wooster.

M. Ellis: Monsieur le président, je suis sûr que M. Franche sait maintenant que nulle part au Brésil ne fonctionnent trois empileurs-récupérateurs de minerai de fer fabriqués par IHI. Il s'agit en fait de deux récupérateurs et d'un empileur. Ces machines ne sont pas des empileurs-récupérateurs. M. Franche souhaite-t-il modifier encore une fois sa réponse? Il n'y a pas d'empileurs-récupérateurs en service au Brésil traitant du minerai de fer ou du charbon.

M. Franche: Si vous m'accordez quelques instants, je vais vérifier un détail. Je me souviens que des détails sur ce sujet m'ont été communiqués après l'envoi de cette note de service. Je vous remercie. D'après les renseignements que j'ai obtenus de Swan Wooster ultérieurement, il existe au Brésil un empileur de 55 mètres, d'une capacité de 16,000 tonnes de minerai de fer à l'heure, construction 1972; un empileur de 55 mètres, 16,000 tonnes à l'heure de minerai de fer, 1979. Sont en service également: des récupérateurs à convoyeurs de 50 mètres, 8,000 tonnes de minerai de fer à l'heure, 1972; un récupérateur à convoyeur de 40 mètres, 8,000 tonnes de minerai de fer à l'heure, 1972; un récupérateur, convoyeur de 50 mètres, 8,000 tonnes de minerai de fer à l'heure, 1979; un empileur-récupérateur, convoyeur de 50 mètre, 8,000 tonnes de minerai de fer à l'heure, 1979.

Voici les données que je possède sur les équipements en fonctionnement au Brésil.

M. Ellis: Monsieur le président, puis-je demander de nouveau à M. Franche comment il est possible d'accumuler dix années d'expérience avec un empileur-récupérateur à convoyeur de 60 mètres qui n'existe pas?

M. Franche: Il s'agit d'une étude technique, monsieur le président.

M. Ellis: Ce n'est pas une étude technique, monsieur le président. Nous parlons d'un convoyeur de 60 mètres et toutes les machines que vous avez citées sont de dimension inférieure. Ce sont toutes des convoyeurs de 50 mètres ou moins, de capacité inférieure au tonnage requis. Il n'existe qu'un seul empileur-récupérateur qui ait été construit en 1979.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, permettez-moi de finir. Il s'agit d'une étude technique de la capacité d'un empileur-récupérateur à minerai de fer, un matériau lourd, exigeant une machine de résistance supérieure et de l'extrapolation de ces caractéristiques au convoyeur à charbon de 60 mètres que requiert Prince Rupert.

Cette étude a été menée par Swan Wooster, la firme d'ingénieurs-experts de Ridley Terminals Incorporated.

M. Ellis: En fait, monsieur le président, M. Franche nous dit que tout cela se fonde sur des données inexactes. Il ne s'agit

[Texte]

an engineering assessment; really, it is straight fact. The fact is that there are not three stacker-reclaimers, 60-metre booms, operating anywhere for 10 years made by IHI.

Now, Mr. Chairman, I would like to go on to a different item entirely. In the memo from Mr. Franche, he has referred continually to a date for readiness... No, the contract referred to a date for readiness for testing coal. The memo that Mr. Franche has sent talks about commissioning dates. Why was there a change from what was required in the tender to commissioning dates, which were not spelled out in the tender at all?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I recall that in the tender form required there were requirements for several dates on which beginning of the process was to start and end of the process was to start. I recall very well that one date was testing with coal and the other date was commissioning of equipment, start and completion. That was in the documents, and it was also in the documents that were referred to by Stephens—Adamson in his rebuttal to the minister.

Those dates were on the form of the proposals. There were a whole series of dates, and I can list, I think, exactly the requirements again, if I find the appropriate document. Give me a minute or two. Yes, I have it here from the documents that Stephens-Adamson extracted from their photocopy of their bid. There was an item called "engineering", an item called "fabrication", an item called shipping, an item called "installation", an item called "test without coal", an item called "ready for final test with coal", and an item called "commissioning", for both machines, machine number one, machine number two, and there was a blank in the form which required, for each of those items, starting date and completion date.

• 1120

Mr. Ellis: The date that was requested for the final test for coal was November 16, 1983, and the date offered by Stephens-Adamson was September 16, 1983. Why is it, then, that the memo written by Mr. Franche penalizes Stephens-Adamson for delivery when in fact they were offering a final test for coal two full months ahead of that requested in the tender?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the requirement for a date, as I understand it, was emphasized by our consultants for November 16, which was the date at which the coal terminal would receive it from the coal companies. So it was November 16 that was obviously required.

Stephens-Adamson, in its tender of December 18, or 21—I do not recall, because dates were changing; there was an extension of three days—offered November 16 but did say, yes, they could advance the date by two months. By advancing the date by two months, it did not respond to our need of having it on November 16, because we could not have coal before that, and you could not test with coal with the machine.

[Traduction]

pas d'une étude technique, en fait une seule donnée est vraie et c'est le fait que nulle part n'existe un empileur-récupérateur à convoyeur de 60 mètres fabriqué par l'IHI et qui fonctionnerait depuis 10 ans.

J'aimerais maintenant aborder un point tout à fait différent. Dans la note de service, M. Franche mentionne sans cesse une date de fonctionnement... Non, c'est le contrat qui mentionne une date de mise à l'essai sur charbon. La note de service de M. Franche parle de date de mise en service. Pourquoi a-t-on transformé les exigences de l'appel d'offres en date de mise en service dont celui-ci ne faisait nullement mention?

M. Franche: Monsieur le président, je me souviens très bien que l'appel d'offres stipulait des dates de livraison et de mise en service. Je me souviens très bien qu'une des dates concernait la mise à l'essai avec charbon et une autre la mise en service des équipements. Tout cela figure dans les documents, de même que dans ceux que Stephens-Adamson a cités dans la réfutation adressée au ministre.

Ces dates figuraient dans l'appel d'offres. On y cite toute une série de dates que je vais vous indiquer avec précision si vous me donnez quelques instants pour retrouver le document en question. Oui, j'ai ici la photocopie de l'offre de Stephens-Adamson. Il y avait une rubrique intitulée «conception», une rubrique intitulée «fabrication», une rubrique intitulée «expédition», une rubrique intitulée «installation», une rubrique intitulée «essai sans charbon», une rubrique intitulée «essai final avec charbon et enfin une rubrique intitulée «mise en service», et ce pour les deux machines, la machine n° 1 et la machine n° 2, avec un espace en blanc pour inscrire, en face de chaque rubrique, la date de début et celle d'achèvement.

M. Ellis: La date exigée pour le test final avec charbon était le 16 novembre 1983 et celle offerte par Stephens-Adamson était le 16 septembre 1983. Pourquoi donc, dans ce cas, la note de service de M. Franche pénalise-t-elle Stephens-Adamson en raison de sa date de livraison, alors qu'en fait la société offrait un test final avec charbon de longs mois avant la date exigée dans l'appel d'offres?

M. Franche: Monsieur le président, la date du 16 novembre a été fixée par nos experts-conseils et c'est celle à laquelle le terminal doit toucher sa première livraison de charbon en provenance de la mine. L'essai ne pouvait donc pas avoir lieu plus tôt.

Stephens-Adamson, dans son offre du 18 décembre, ou du 21... je ne me souviens plus, car il y a eu une prolongation de trois jours... a offert la date du 16 novembre mais a dit qu'elle pourrait l'avancer de deux mois. Cela ne nous servait à rien qu'elle soit avancée de deux mois car nous n'aurions pas eu de charbon et n'aurions donc pas pu procéder aux essais voulus.

[Text]

About the commissioning date, Stephens-Adamson required three months to commission their machine from the date, obviously, that you receive coal, while the IHI machine required one month. Therefore it did not bring an advantage, since we could not get coal any sooner, to have the machine commissioned any sooner. We were therefore still tied to a two-month difference in having the commissioning completed between the two machines.

The Vice-Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, what we are saying, then, is that all the times we have heard from the minister, who is obviously repeating the Chairman of the National Harbours Board's statements that the necessity for timing was absolutely critical, it really did not matter a whole lot, because Stephens-Adamson were going to be in there in two months, they were going to have coal going over the belt on September 16, which is two months ahead of when there would be coal there. It really did not matter a whole lot, because if IHI could not start their commissioning until November 16, the date you had coal, then that was a full month, and that was December 16, and that is exactly the same date as Stephens-Adamson would have completed their commissioning. So the times were exactly the same at the very worst, and they could have been quite a bit better had National Harbours Board been prepared to sit down and discuss a few minor changes in the technology—changes, by the way, which have been proven around the world in a number of machines, stacker reclaimers, before this point.

I want to go on now and spend a few moments dealing with the fact that the National Harbours Board arbitrarily increased the bid of Stephens—Adamson by adding a figure—and it depends on where in the memos from Mr. Franche you read this figure—by adding a figure in paragraph 2.1, paragraph 7 reads \$1,174,000; in 2.1, paragraph 8 reads \$1,400,000; and in 4.0, paragraphs 1 and 2, it reads \$1,474,690. Where, in the normal course of looking at a tender, did the National Harbours Board feel they had the right to add any one of those figures to the bid figure of \$19,700,000 put in by Stephens-Adamson on the proper date?

• 1125

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, again I will be as precise as possible with the numbers. I recall very well that Stephens-Adamson telexed to the Swan Wooster—who by the way were acting for Ridley Terminals Incorporated, not for the National Harbours Board—telexed to them that in order to have a larger slew ring, as was required, their cost would have to be increased. In fact, on January 6, Stephens-Adamson mentioned—at that stage, on January 6, they had an approximate price only; they did not even have a price, because they had no price from their supplier in Germany of this type of ring—that they would have to increase their price by \$1,128,320. That was plus or minus 10 per cent at that stage; there was nothing firm yet, because they had no quote.

[Translation]

En ce qui concerne la date de mise en service, Stephens-Adamson avait demandé un délai de trois mois après réception du charbon, tandis IHI n'en demandait qu'un seul. Cela ne représentait donc aucun avantage pour nous de pouvoir procéder aux essais plus tôt, puisque nous n'aurions pas eu de charbon. Il subsistait néanmoins une différence de deux mois entre les deux machines en ce qui concerne la date de mise en service.

Le vice-président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, j'en conclus donc que toutes les déclarations du ministre, qui répétait évidemment ce que lui disait le président du Conseil des ports nationaux, concernant le caractère absolument critique de cette séquence sont fausses puisque Stephens-Adamson proposait une avance sur le calendrier, étant prêt à mettre en service avec charbon le 16 septembre, soit deux mois avant même qu'il ne soit livré. Peu importait, puisque IHI ne pouvait mettre en service avant le 16 novembre, date de la livraison du charbon, puis demandait un mois entier, ce qui nous menait au 16 décembre, ce qui est exactement la date à laquelle la machine Stephens-Adamson aurait été prête également. Dans le pire des cas, la date de mise en service aurait été la même et l'offre de Stephens-Adamson aurait même été meilleure si le Conseil des ports nationaux avait accepté quelques modifications mineures dans les caractéristiques de la machine, ces caractéristiques ayant d'ailleurs fait leurs preuves dans un certain nombre d'empileurs-récupérateurs dans le monde entier.

J'aimerais maintenant consacrer quelques instants à l'augmentation arbitraire que le Conseil des ports nationaux a imposée à l'offre de Stephens-Adamson en y ajoutant un chiffre. La note de service de M. Franche en cite plusieurs différents. Au paragraphe 2.1, alinéa 7, on lit \$1,174,000, au paragraphe 2.1, alinéa 8, on lit \$1,400,000 et au paragraphe 4.0, alinéas 1 et 2, on lit \$1,474,690. Où le Conseil des ports nationaux a-t-il pris le droit d'ajouter l'un ou l'autre de ces chiffres à l'offre de \$19,700,000 avancée par Stephens-Adamson pour une mise en service à la date voulue?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je vais essayer encore une fois de répondre de manière aussi précise que possible. Je me souviens très bien que Stephens-Adamson a télexé à Swan Wooster—qui, d'ailleurs, agissait pour le compte de *Ridley Terminals Incorporated* et non pour le Conseil des ports nationaux—disant que l'anneau de fluage, de dimension supérieure, exigé coûterait plus cher. De fait, le 6 janvier, Stephens-Adamson a mentionné—jusque-là, jusqu'au 6 janvier, le prix cité n'était qu'approximatif; et même inconnu car le fournisseur allemand de ce type d'anneau n'avait pas encore fixé son prix—donc Stephens Adamson a mentionné qu'elle devrait augmenter son prix de \$1,128,320. A ce stade c'était encore un prix approximatif, de plus ou moins 10 p. 100, car il n'y avait rien de définitif encore.

[Texte]

Subsequently to that, they confirmed in another telex—and I will just see if I have it with me here—the price of \$1,174,000, admitting that they still did not have a price from Germany, but they were prepared to stand by that increase in price at that time. I am not sure I have that one available; it was a few days afterwards. So that is how the price went up by \$1,174,000. That was the requirement of Stephens-Adamson to supply a ring that was closer to the specifications of what they initially supplied.

The Vice-Chairman: A short final question.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, it will be a short final statement that Mr. Franche can think about until I come back again.

One, I would like to know where, in the documents, it requires a larger slew ring? I have gone through those documents, and there is no requirement for a larger slew ring. Secondly, while Swan Wooster did have a telex from Stephens—Adamson saying that if, outside of the specifications, you do require a larger slew ring, while we do not agree with what you are saying, we can provide it. Thirdly, in the memo from Mr. Franche it says that F.A.G.—the German ring supplier—has never made a ring of this size and could not give a firm delivery date. F.A.G. are the largest supplier of bearings in the world; they have made bearings two and three times this size. That kind of derogatory comment does nothing to help the objective looking at this particular document. With those three comments, Mr. Chairman, I will pass until I have a chance to come back.

• 1130

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Before I recognize Mr. Forrestall, if I may be allowed a short supplementary question? I am curious to know what other departments were involved in the decision-making process that went into the awarding of the contract, the supply contract, to a Japanese firm, and whether you are at liberty to tell us which position they took.

Mr. Franche: No other departments were—hold on.

The Vice-Chairman: Treasury Board?

Mr. Franche: No, sorry, Treasury Board was—I would not say party to—was cognizant of the decision and their position was in support of—

The Vice-Chairman: Did they take a leadership role in the decision-making? Or did they take a supportive role?

Mr. Franche: A supportive role; the leadership role belongs to the board of Ridley Terminals Incorporated and, secondly, contracts of that magnitude have to be approved both by the private partner and by the National Harbours Board itself.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

[Traduction]

Par la suite, la société a confirmé dans un autre télex—je suis en train de regarder si je l'ai ici—le prix de \$1,174,000, avouant qu'elle ne connaissait pas encore le prix du fournisseur allemand mais s'engageant néanmoins sur ce chiffre. Je ne suis pas certain d'avoir ce télex ici, il a été envoyé quelques jours plus tard. Voilà donc comment le prix a augmenté de \$1,174,000. C'est ce qu'exigeait Stephens-Adamson pour fournir un anneau qui se rapprochait davantage des spécifications que celui qu'elle avait proposé auparavant.

Le vice-président: Vous avez droit à une dernière brève question.

M. Ellis: Monsieur le président, ce sera une courte déclaration à laquelle M. Franche pourra réfléchir jusqu'à mon prochain tour de parole.

J'aimerais savoir, tout d'abord, à quel endroit dans les documents on stipule un anneau de fluage plus grand? Je les ai tous parcourus et je n'y vois aucune exigence de cette sorte. En deuxième lieu, le télex de Stephens-Adamson à Swan Wooster disait bien qu'elle était prête à fournir un anneau de fluage plus grand, bien que cela ne figurât pas dans les spécifications et bien qu'elle n'en admettait pas la nécessité. En troisième lieu, la note de service de M. Franche affirme que F.A.G.—le fabricant allemand de l'anneau—n'a jamais fabriqué un anneau de cette dimension et ne pouvait garantir une date de livraison ferme. F.A.G. est le plus grand fournisseur de roulements au monde et en a fabriqués qui sont deux ou trois fois plus grands que celui-ci. Ce genre de remarque dérogatoire ne renforce en rien l'objectivité de ce document. Je clos mon intervention sur ces trois remarques, monsieur le président, jusqu'à mon prochain tour.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Ellis.

M'autorisez-vous à poser une brève question supplémentaire? Je suis curieux de savoir quels autres ministères ont participé à la décision d'allouer ce contrat à un fournisseur japonais et pourriez-vous nous indiquer quelle a été leur position?

M. Franche: Il n'y a pas eu d'autres ministères—un instant.

Le vice-président: Le Conseil du Trésor?

M. Franche: Non, le Conseil du Trésor a été informé de la décision et a appuyé...

Le vice-président: A-t-il joué un rôle prédominant dans la décision, ou bien l'a-t-il simplement approuvée?

M. Franche: Il l'a approuvée; l'initiative appartenait au Conseil d'administration de *Ridley Terminals Incorporated* et, par la suite, des contrats de cette ampleur doivent avoir l'aval à la fois du partenaire privé et du Conseil des ports nationaux lui-même.

Le vice-président: Je vous remercie.

Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Thank you

The Vice-Chairman: We will go back to our regular 10 minutes now, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: All right. I will try to be relatively quick.

I would like to welcome the marine administrator, Mr. Chairman, if I might. I have a number of areas that, in a sense, require a little updating, but before I touch on those there are two, perhaps, more sensitive areas.

First, if I might, Mr. Chairman, ask Mr. Sinclair whether or not in his judgment the level of disciplinary action taken against the crew members of the Canadian Coast Guard ship first, or initially, on stand-by at the time of the fire on board the *Hudson* transport, in fact, met the severity and the extraordinary situation that developed. Did the punishment meet the crime?

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, it is very difficult for anyone to answer a question such as Mr. Forrestall has put forth as to whether the level of discipline was adequate. That is a judgment call. In our opinion, after reviewing the circumstances attendant to that failure, we felt the discipline involved was appropriate, in the form of suspensions of varying lengths for the four individuals involved. More particularly, it should be noted that the master of the vessel was relieved of his command and the four individuals involved have now an indelible mark on their record, indicating a failure to perform under duty circumstances. That probably is a more damaging, or punitive, discipline than the suspensions themselves. The individuals involved have been, I think, appropriately and severely disciplined for their actions, or lack of actions.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Suffice it to say, Mr. Chairman, that I am sure the entire committee hopes that the disciplinary action taken by the department was such as to impress indelibly upon the minds of the crew members of other ships, other vessels in this stand-by position, the very, very high importance that is attached to not leaving one's station or one's post of duty.

Mr. Chairman, perhaps the—

• 1135

Mr. Sinclair: Maybe—Mr. Chairman, could I add a word?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I entirely support Mr. Forrestall's comments. I might mention the *Montcalm* departed within the allowable time in the incidence and she was a back-up vessel. The coastguard regularly monitors the performance of vessels when they are called out, and to make sure no incidence like that happens again, the coastguard has instituted a procedure of test alerts on a surprise basis, so the vessel involved will not

[Translation]

M. Forrestall: Je vous remercie.

Le vice-président: Nous revenons maintenant au tour habituel de 10 minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Bien. Je vais essayer d'être bref.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à l'administrateur du programme des transports par eau. Il y a un certain nombre de points sur lesquels j'aimerais être informé mais auparavant je voudrais aborder deux questions plus délicates et peut-être plus.

Tout d'abord, monsieur le président, M. Sinclair pourrait-il nous dire si, à son avis, les sanctions disciplinaires prises à l'encontre des membres de l'équipage du bâtiment de la Garde côtière canadienne qui étaient de garde au moment de l'incendie du *Hudson*, répondent à la gravité de la faute. Les sanctions sont-elles suffisantes?

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne des transports par eau, ministère des Transports): Monsieur le président, il est difficile de répondre à une question comme celle que pose M. Forrestall où il s'agit de déterminer si la sévérité d'une sanction est suffisante. C'est affaire de jugement. A mon avis, après avoir examiné les circonstances de l'affaire, nous avons jugé que les sanctions prises étaient appropriées, à savoir des suspensions de durées variables infligées aux quatre intéressés. Il convient de signaler, notamment, que le capitaine du navire a été relevé de son commandement et que les quatre membres de l'équipage ont maintenant à leur dossier une note indélébile marquant la faute professionnelle qu'ils ont commise. Cela constitue probablement une punition plus grande que les suspensions elles-mêmes. Je pense donc que les sanctions infligées à ces personnes sont d'une sévérité appropriée.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je crois juste de dire, monsieur le président, que le Comité tout entier espère que les sanctions disciplinaires décidées par le ministère sont de nature à graver de manière indélébile dans la mémoire des membres d'équipage des autres navires combien il est grave de quitter son poste lorsqu'on est de garde.

Monsieur le président, peut-être que...

M. Sinclair: Pourrais-je ajouter quelques mots, monsieur le président?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: J'approuve tout à fait ce qu'a dit M. Forrestall. Je signalerais cependant que le *Montcalm* est parti dans les délais prescrits et qu'il avait un rôle d'appui. La Garde côtière contrôle régulièrement la performance des navires appelés à intervenir et, pour assurer qu'un incident comme celui-ci ne se reproduira jamais, elle a institué une procédure d'exercice d'alerte surprise de façon à ce que l'équipage ne sache jamais

[Texte]

know whether it is on a bona fide exercise or just a test exercise until they are told to stand down. In this way, the coastguard can monitor performance on a regular on-going basis rather than just at the time of an emergency situation.

Mr. Forrestall: I appreciate those comments, Mr. Chairman, as I am sure all members of the committee do as well. I am concerned, perhaps Mr. Chairman, the administrator from his particular point of view—area of responsibility—if he could give us a quick up-date on what, if anything, is happening to Canada's merchant fleet, whether or not they are creeping along slowly towards that as an ultimate objective?

Secondly, because I do not have much time left, whether or not—I am sure the administrator will recall, Mr. Chairman, the Seventh Report of the Transport Committee, which we tabled in the House on December 17, 1981, made some rather extensive marine recommendations to the minister. Perhaps Mr. Sinclair might indicate to us the status of the implementations of any or all of these recommendations, and in that context, whether or not, departmentally, any consideration has been given to the reinstatement of the 20 per cent subsidy for the shipbuilding industry which, as we all know, was reduced to some 9 per cent last year.

I ask for an up-date of this because, of course, it would help to maintain the stability of activity in our Canadian shipyards.

There are others—I would like to have an up-date on the *Polar Ice Breaker*, the cross eight capability and then, finally, search and rescue, which I hope we can get into this morning in some depth now that we have in front of us the leaked report of the deputy minister's committee on Foreign Affairs and National Defence, together with their not all that kind remarks about where we stand, and particularly the comment that SAR objectives had neither been put to, nor proved by, Cabinet or Treasury Board. If you could comment on the difficulty that places SAR in, I would appreciate it, and perhaps might go down to a second round.

The Vice-Chairman: Do not forget the same witnesses will be in front of us next Thursday also. Mr. Sinclair, that is a long series of comments; do you care to say anything on them?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. If I could try to respond to the points that Mr. Forrestall has raised. We are continuing our studies and discussions with respect to a shipping policy for Canada—discussions with the industries, with others involved. As Mr. Forrestall well knows, the international shipping market is in rather a depressed situation at the present time with respect to transportation rates; however, there is a continuing and a growing interest by Canadians and others in moving gradually towards the Canadian flag presence. I had discussions this very morning with a firm that is in the process of placing a vessel under Canadian flag and operating it in the deep sea trades, which I was very happy to welcome into the market. They are an experienced firm and have taken a very conscious decision.

[Traduction]

s'il s'agit d'un exercice ou d'une alerte véritable. Cela permet de surveiller la performance de manière continue et non plus seulement dans les situations d'urgence.

M. Forrestall: J'apprécie ces remarques, monsieur le président, de même que tous les autres membres du comité, j'en suis sûr. L'administrateur pourrait-il nous dire si, à son sens, la flotte marchande du Canada commence également à se rapprocher de cet objectif?

Ensuite, j'aimerais savoir, bien qu'il ne me reste plus beaucoup de temps... Je suis sûr que l'administrateur se souvient du septième rapport du Comité des transports que nous avons déposé à la Chambre le 17 décembre 1981 dans lequel nous avons formulé des recommandations relativement détaillées à l'intention du ministre. Peut-être M. Sinclair pourrait-il nous dire quelles suites ont été données à ces recommandations et également, dans ce contexte, si le ministère envisage de rétablir la subvention de 20 p. 100 au chantier naval, subvention qui a été ramenée, nous le savons tous, à 9 p. 100 l'année dernière.

Je m'informe des derniers développements à cet égard car il est important de préserver l'activité de nos chantiers navals.

J'ai beaucoup d'autres questions. J'aimerais savoir où en est le brise-glace polaire, qui doit atteindre une capacité de classe 8 et, enfin, j'espère que nous pourrions aborder de façon détaillée les opérations de recherche et de sauvetage maintenant que nous avons connaissance, grâce à une fuite, du rapport du comité des sous-ministres des Affaires extérieures et de la Défense nationale et des propos peu élogieux qu'ils ont tenus à cet égard, disant notamment que les objectifs en cette matière n'avaient été ni soumis ni approuvés par le Cabinet ou le Conseil du Trésor. J'aimerais que vous nous disiez quelles difficultés cela suscite pour les opérations de recherche et de sauvetage. Je voudrais également, monsieur le président, bénéficier d'un deuxième tour de questions.

Le vice-président: N'oubliez pas que nous reverrons ces mêmes témoins jeudi prochain. Monsieur Sinclair, voilà une longue série de questions; souhaitez-vous y répondre?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. Je vais essayer de prendre dans l'ordre les points soulevés par M. Forrestall. Nous poursuivons les études et les discussions en vue de la formulation d'une politique des transports maritimes canadienne avec les diverses parties intéressées. Ainsi que M. Forrestall le sait bien, le marché des transports maritimes est relativement déprimé à l'heure actuelle et connaît des tarifs très bas; néanmoins, on dénote une certaine volonté et un certain intérêt de la part de Canadiens et d'autres à affirmer progressivement la présence du pavillon canadien. Ce matin même, je me suis entretenu avec une entreprise qui est en train de palcer un navire de transport en haute mer sous pavillon canadien et c'est là une initiative que nous saluons. C'est une entreprise qui a beaucoup d'expérience dans ce domaine et elle pris sa décision en toute connaissance de cause.

[Text]

They made one interesting comment to me which I think is most appropriate, and that is that their analysis tells them that Canadian labour costs are competitive with European labour costs. While they are not, and probably never will be, competitive with Third World labour costs, I think it is encouraging to know that the old bugaboo of Canadian labour costs being the deterrent is finally and factually being put to bed.

• 1140

I think the continued production of ocean-going lakers by some of the Canadian companies indicates a belief in the future direction they think they should be operating in. We are encouraging those kinds of developments because of some of the reasons I have mentioned in previous discussions before this group, which are still valid; namely, the attitudes of other countries in the world towards international shipping. And that was verified again as recently as this morning in the discussions I had with this new company that has just been formed.

With respect to the *Polar 8*, the design of the *Polar 8* is nearing completion and will be completed in June of this year—on schedule and within budget. It remains then for the arctic scenario to be better defined as to when the movement of energy resources will begin from the Canadian arctic. From our point of view, we are certainly interested in seeing the *Polar 8* come to fruition, because we think it would be a material assist to development in the Canadian arctic. We would welcome the opportunity to proceed with the project further, but we will be coming back to Cabinet later on in the year with respect to a decision as to how and when we should proceed from this date. But suffice it to say that the project, at least the design portion of the project, is nearing completion on time.

With respect to your comments about the shipbuilding subsidy, I think you are aware that the shipbuilding subsidy is the responsibility of the Department of Industry, Trade and Commerce and not ourselves. However, it is my understanding that that department will be shortly making a recommendation to Cabinet with respect to the direction they feel they should proceed in in the future with respect to their shipbuilding policy.

With respect to some of the other recommendations made by the committee previously, particularly one relating to season extension on the Great Lakes, I think it is fair to say that most of the companies I have talked to are not at this point in time greatly enthusiastic about a season extension; that season extension, as I have maintained in the past, is really only one of the partial solutions to the problem of congestion at the Welland Canal. However, I think we have made clear—

Mr. Forrestall: There will not be much congestion this year.

Mr. Sinclair: No, sir. I believe you are quite correct; there will not be much congestion this year, although we still hope that the volume of traffic will approach 1981 levels. It remains

[Translation]

Ils m'ont appris quelque chose de très intéressant, à savoir, que leur analyse révèle que les coûts de la main-d'œuvre au Canada sont comparables aux coûts européens. Même s'il est fort peu probable qu'on puisse jamais faire concurrence aux pays du Tiers monde sur ce plan, je pense qu'il est très encourageant de savoir que ce vieux spectre des coûts de la main-d'œuvre au Canada, qui avait tendance à décourager beaucoup d'initiatives, vient d'être exorcisé.

A mon avis, le fait que certaines sociétés canadiennes continuent de produire des navires pour la navigation sur les Grands lacs mais tout de même capables de naviguer en mer, nous montrent l'orientation qu'ils pensent pouvoir prendre à l'avenir. Nous encourageons ce genre d'initiative pour les raisons que j'ai déjà mentionnées dans des discussions antérieures avec les membres de ce comité. Ces raisons tiennent toujours. Il s'agit des attitudes des autres pays à l'endroit de la navigation internationale. Cela m'a été confirmé encore ce matin quand j'ai rencontré des représentants d'une nouvelle société qui vient d'être fondée.

Les dessins du *Polar 8* seront terminés en juin de cette année, comme prévus. En outre, le budget a été respecté. Il ne restera plus qu'à mieux définir le programme de l'arctique pour déterminer quand il sera possible de commencer à expédier les ressources énergétiques de cette région. Nous espérons que le programme du *Polar 8* aboutira car nous estimons qu'il est essentiel pour le développement de l'Arctique canadien. Nous aimerions pousser encore plus ce projet, mais nous reviendrons au cabinet plus tard cette année pour déterminer comment et quand nous devrions commencer nos travaux. Bref, l'élément de conception du projet est maintenant presque terminé, comme prévu.

J'aimerais maintenant passer à votre remarque sur les subventions à la construction de navires. Vous savez que c'est un domaine qui relève de la responsabilité du ministère de l'Industrie et du Commerce, et non pas de la nôtre. Toutefois, je crois savoir que le ministère a l'intention de faire prochainement une recommandation au cabinet sur l'orientation qu'il estime appropriée de donner à la politique de construction de navires.

En ce qui concerne d'autres recommandations formulées par le comité plus tôt, surtout en ce qui concerne la prolongation de la saison de navigation sur les Grands lacs, je pense qu'il est juste de dire que la majorité des sociétés avec lesquelles j'ai traité ne sont pas vraiment en faveur d'une telle prolongation. Une prolongation, comme je l'ai toujours soutenu par le passé, n'offre qu'une solution partielle au problème des embouteillages dans le canal Welland. Toutefois, je pense que nous avons fait...

M. Forrestall: Il n'y aura pas d'embouteillage cette année.

M. Sinclair: Non, monsieur. Vous avez raison. Il n'y aura pas beaucoup d'embouteillage cette année même si nous espérons toujours que le volume de trafic se rapprochera du volume

[Texte]

to be seen just how much American grain is going to come down the seaway system this year.

But getting back to the question of season extension, we believe, and I think we have convinced a number of the leading companies in the industry, that squeezing more productivity out of the existing system in the existing season is certainly the most cost-effective option for both government and the industry, certainly throughout the decade of the 1980s.

• 1145

Mr. Forrestall: And possible to achieve.

Mr. Sinclair: And possible to achieve, yes.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Looking at Vote 20, we have a payment to the consortium of Canarctic Shipping Company, Limited. I understand that is mainly for their use of the *MV Arctic* icebreaker in moving lead and zinc from Baffin Island. We seem to be anticipating that they are going to lose \$4,532,000. Could you tell us how that agreement works?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Canarctic shipping venture was put together several years ago as a joint venture between government and Canadian industry to foster the development of Canadian expertise in the Canadian arctic.

The deal was put together on the basis that the industry partners would charter the ship for approximately six months of the year at a figure of \$8,000 per day, and that the government would be the residual banker and pick up any losses on the operation of the ship beyond what would be recovered from that \$8,000 a day and what would be recovered from commercial contracts during the other six months of the year. It was estimated in 1976, when the proposal was approved by government, that it would amount to between \$4 million and \$5 million a year in 1976 dollars. That was deemed to be a worthwhile investment by government to promote research and development, and expansion of the Canadian activities in the arctic.

I think it is significant that, in 1982-83, we are still looking at a figure which corresponds to the commitment that the government was willing to make on an annual basis in 1976 dollars; that the company has negotiated contracts for the movement of lead and zinc from the northern tip of Baffin Island. The company, in conjunction with its industry partners, is presently finalizing an agreement with Cominco to ship approximately 75 per cent of the production of the Little Cornwallis Mine on Little Cornwallis Island, which mine is coming into production in 1982.

In addition to that, the vessel has been used, particularly in the last two years, for significant R&D testing which has attracted world-wide attention because it has been the first

[Traduction]

de 1981. Nous ne savons pas encore exactement quel volume de grain américain sera expédié par la voie maritime cette année.

Mais pour en revenir à la question de la prolongation, nous estimons, mais je pense que nous avons réussi à en convaincre un certain nombre de grandes sociétés dans ce secteur, qu'il est plus efficace pour le gouvernement et l'industrie d'essayer d'augmenter la productivité du réseau pendant la saison actuelle. Cela s'applique surtout à la décennie actuelle.

M. Forrestall: Et c'est du domaine du possible.

M. Sinclair: En effet.

Le vice-président: Merci, monsieur Sinclair. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Le crédit 20 montre un paiement à la compagnie de navigation Canarctic Limitée. Je crois savoir que ce paiement est surtout destiné à leur usage du brise-glacé *MV Arctic* pour le transport du plomb et du zinc de l'île de Baffin. Nous semblons prévoir un déficit de \$4,532,000. Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionne cette entente?

M. Sinclair: Monsieur le président, l'entreprise de navigation Canarctic a été mise sur pied il y a plusieurs années. Il s'agit d'une entreprise conjointe du gouvernement canadien et de l'industrie canadienne qui a pour objectif d'encourager le développement des connaissances de l'Arctique canadien.

Cette entente prévoit que les partenaires de l'industrie nolisent le navire pour une période de quelque 6 mois par année au coût de \$8,000 par jour, le gouvernement jouant le rôle de banquier acceptant de couvrir les pertes encourues qui excèdent ces \$8,000 par jour qu'il pourrait être possible de recouvrer au moyen de contrats commerciaux portant sur les 6 autres mois de l'année. Il avait estimé en 1976, lorsque le gouvernement a donné son approbation à ce projet, qu'il coûterait entre 4 et 5 millions de dollars par année, et ce, en dollars de 1976. Cela semble être un bon investissement pour le gouvernement en ce sens qu'il promouvait ainsi la recherche et le développement et l'expansion des activités canadiennes dans l'Arctique.

Je pense qu'il est significatif que, en 1982-1983, le montant qui figure dans le budget correspond à peu près à l'engagement que le gouvernement était disposé à prendre sur une base annuelle en dollars de 1976. Il était également significatif que la société a négocié des contrats pour le transport du plomb et du zinc de l'extrémité septentrionale de l'île de Baffin. La société, en collaboration avec ses partenaires industriels, est en voie de mettre la dernière touche à une entente avec Cominco pour expédier quelque 75 p. 100 de la production de la mine de *Little Cornwallis* sur l'île de *Little Cornwallis* qui commencera à produire cette année.

En outre, le navire a servi, surtout au cours des deux dernières années, à des travaux de recherche et de développement qui ont attiré l'attention du monde entier car il s'agit du

[Text]

vessel of its size which has operated in multi-year ice conditions. The experiences with that vessel, and some of the phenomena that have been discovered by the R&D testing which has been done to this point in time, has, as I said, attracted worldwide attention to the point that we are beginning to get people willing to finance some of that R&D outside government sources.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Not last year, but the season before, the *MV Arctic* had been considered to open up the port of Churchill earlier than the natural breakup allows, but the shippers did not want to pay whatever costs were incurred. Therefore the telex came back that the *MV Arctic*, on account of no agreement with the grain shippers, would return to moving minerals. Is there any possibility of the *MV Arctic* opening the port of Churchill any earlier this year?

• 1150

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman. No, there are no plans for the *MV Arctic* to go into Churchill earlier this year. It has been, in the past, very difficult to get a cargo out of Churchill, primarily because the users of the port of Churchill are the Russians and the Poles, almost exclusively. As is well known, they maintain a very firm policy of only transporting in their own flagships. We have been successful in the past, by very strenuous efforts and co-operation of the Canadian Wheat Board, in securing cargos for the *MV Arctic* to test the feasibility of going into Churchill very late in the season. In November, 1979, and November, 1980, the *MV Arctic* went into Churchill successfully later than any ship had ever gone into that port before.

In 1981, the *MV Arctic* did a test run into the Nanisivik Mine, at the north end of Baffin Island, earlier than any ship had ever been in there before also. This, I think, further exemplifies the R&D nature of that particular vessel.

Mr. Bockstael: Another question on Churchill. Looking through the estimates, I see no capital expenditure. We have completed the five-year program on Churchill for reinforcing the support of the wharf and the facilities there. There are no major capital expenditures foreseen in Churchill at the present time?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think perhaps Mr. Franche might like to respond to that particular question.

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the reason you see no capital expenditures is that, before we proceed with any further capital expenditures, Treasury Board has asked the National

[Translation]

premier navire de ce tonnage à naviguer toutes glaces à l'année longue. Les expériences qui ont été faites avec ce navire et certains des phénomènes qui ont été découverts par suite des travaux de recherche et de développement à ce jour, ont comme je l'ai dit, attiré tellement d'attention dans le monde entier que des sources à l'extérieur du gouvernement se montrent disposées à financer certains de ces travaux.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Il me semble qu'il avait été question, en 1980, que le *MV Arctic* ouvre le port de Churchill avant la date habituelle de débâcle des glaces. Mais je crois savoir que les expéditeurs ne voulaient pas payer les coûts que cela aurait entraînés. Un télex a donc été envoyé portant que le *MV Arctic*, vu l'absence d'une entente avec les expéditeurs de grain, retournerait à l'expédition des minerais. Est-il question que le *MV Arctic* ouvre le port de Churchill plus tôt cette année?

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il n'est pas question d'envoyer le «MV Arctic» ouvrir le port de Churchill plus tôt cette année. Il a été très difficile par le passé d'expédier des marchandises à partir de Churchill, surtout parce que la grande majorité des utilisateurs du port de Churchill sont les Russes et les Polonais. Comme chacun sait, ces pays appliquent une politique très ferme en ce sens qu'ils n'utilisent que des navires battant leur propre pavillon pour le transport de leurs marchandises. Nous avons réussi par le passé, en déployant des efforts intensifs et en collaborant avec la Commission canadienne du blé, à obtenir des chargements pour le «MV Arctic» pour déterminer s'il était possible de se rendre à Churchill très tard dans la saison. En novembre 1979, et encore une fois en novembre 1980, le «MV Arctic» a réussi à pénétrer dans le port de Churchill plus tard que tout autre navire n'avait jamais réussi à le faire avant.

En 1981, le «MV Arctic» a fait un voyage d'essai à la mine de Nanisivik dans la partie septentrionale de l'Île de Baffin et a réussi à s'y rendre plus tôt qu'aucun autre navire n'avait jamais réussi à le faire. Je pense que cela vous donne une très bonne idée des capacités en matière de recherche et de développement de ce navire.

M. Bockstael: J'ai une autre question à vous poser au sujet de Churchill. Le budget ne mentionne aucune dépenses en capital. Nous avons terminé notre programme quinquennal pour renforcer le quai et les installations de Churchill. J'aimerais donc savoir si aucune autre dépense d'immobilisation n'est prévue pour Churchill à l'heure actuelle.

M. Sinclair: Monsieur le président, monsieur Franche pourrait peut-être répondre à cette question.

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, si aucune dépense d'investissement ne figure dans le budget, c'est que, avant d'en engager, le Conseil du Trésor a demandé au Conseil des ports

[Texte]

Harbours Board to report on the future of Churchill before going into "rather large investments".

The fact of investments would have to do with a new grain loading gallery; completing some of the work on the dock; the question of the railroad line going to Churchill; C.N. capital investment; a question of an ability to unload hopper cars, instead of boxcars; and obviously we have to ask ourselves a question about the availability of hopper cars in the future, when boxcars have terminated their useful life. So under those questions, we also have the question of dust control into the port. So all those items are obviously subject to the decision as to the future of Churchill.

We have just transmitted a copy of the draft report to Treasury Board for their consideration, and it is only at this stage so far. In the coming year, it is a fact that we do not foresee any capital expenditures. Any future capital expenditures will depend on, hopefully, a good future for Churchill.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I was going to ask on that point, what the target was for that report. If I understood you correctly, the draft report is now ready.

Mr. Franche: It has been sent, yes, to Treasury Board officials.

Mr. Bockstael: I have one further question. I was going to ask about other ice breakers, but Mr. Sinclair already spoke about *Polar 8* design and the progress that is being made on that, so I do not have to belabour that point.

One question is this. Under the National Harbours Board, Vote 35, for the various A to F projects, we have \$57,543,000 to be expended, and then Vote L-40 is a \$15 million loan. The loan was higher in 1980-81. It decreased to just under \$3 million last year, and now it is going up again by \$12 million dollars to \$15 million. Can you explain what causes the fluctuation from \$3 million and the increase by \$12 million to \$15 million alone to the Harbours Board?

• 1155

Mr. Franche: Mr. Chairman, the amount of the loan is dependent on two factors in the financing of the National Harbours Board. The first one is that in ports where we have working capital available to finance cost-recoverable projects, we obviously finance them through this working capital; in those where we do not have working capital, because, I guess, of a shortage of funds—it is *un secret de polichinelle*, as we say—because of that shortage of funds, we in a sense reserve that money for those that do not have the working capital for those cost-recoverable projects.

[Traduction]

nationaux de lui soumettre un rapport sur l'avenir de Churchill avant de se lancer dans des investissements assez considérables.

Les investissements éventuels concerneraient un nouveau système de chargement du grain, l'achèvement des travaux sur le quai, la possibilité d'une ligne de chemin de fer jusqu'à Churchill, les investissements du Canadien national, les capacités de décharger les wagons-trémie par opposition aux wagons couverts; et cela nous mène évidemment à nous demander si des wagons-trémie pourront être disponibles dans l'avenir lorsque la vie utile des wagons couverts arrivera à sa fin. En plus de ces questions, nous devons également nous pencher sur le problème du contrôle de la poussière dans le port. Toutes ces questions sont donc intimement liées à toute décision qui sera prise sur l'avenir de Churchill.

Nous venons tout juste de soumettre une copie de notre projet de rapport au Conseil du Trésor. C'est là où nous en sommes. Mais c'est un fait que nous ne prévoyons aucune dépense d'investissement pour l'année à venir. Tout investissement dépendra du sort que l'on réserve au port de Churchill et nous espérons que la décision sera positive.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'allais justement demander quel était l'échéancier du rapport. Si je vous comprends bien, le projet de rapport est maintenant prêt.

M. Franche: Oui, il a été envoyé aux fonctionnaires du Conseil du Trésor.

M. Bockstael: J'ai encore une autre question à poser. J'allais parler des autres brise-glaces, mais M. Sinclair a déjà parlé du *Polar 8*, de sa conception et des progrès réalisés. Je n'ai donc pas besoin d'élaborer sur ce point.

J'ai une autre question à poser. Le crédit 35, pour le Conseil des ports nationaux, donne une liste de divers projets de A à F qui prévoient des dépenses de l'ordre de 57,543,000 millions de dollars et le crédit L-40 prévoit un prêt de 15 millions de dollars. Le prêt était supérieur en 1980-1981. Il est passé à juste un peu moins 3 millions de dollars l'année dernière et on prévoit une augmentation de 12 millions de dollars cette année, pour un total de 15 millions de dollars. Pouvez-vous nous expliquer cette fluctuation, de 3 millions de dollars à 15 millions de dollars, soit une augmentation de 12 millions de dollars, pour le Conseil des ports nationaux?

M. Franche: Monsieur le président, le montant du prêt dépend de deux facteurs du financement du Conseil des ports nationaux. Le premier facteur est celui-ci: pour ce qui concerne les ports où nous avons des capitaux d'investissement de disponibles pour financer des projets pour lesquels nous pouvons recouvrer nos fonds, et bien, nous les finançons à partir de ces capitaux. Mais dans les cas où nous ne disposons pas de capitaux d'investissement à cause d'une pénurie de fonds, et bien, c'est un secret de polichinelle, comme nous disons, nous réservons ces fonds pour les projets pour lesquels nous pouvons recouvrer les coûts mais pour lesquels nous ne disposons pas de capitaux d'investissement.

[Text]

But the other factor, Mr. Chairman, is the fact that, in light of the whole refinancing of the corporation that we have tried to put on a sound financial footing with the help of the government, if a project is not fully cost-recoverable, we ask the government, for that part which is not cost-recoverable, to look at it in terms of a grant. So now what you have is a certain amount of grants, as we have had to do on certain parts of it, in Prince Rupert, Ridley Island. Other parts are a loan. Those are the ways we try, shall we say, to balance the budget honestly with the government and minimize the draw-down on the cash requirements of the government.

So that figure fluctuates. In 1980-81—by the way, Mr. Chairman, of course this refers to the government's fiscal year 1980-81, but the National Harbours Board operates on the calendar year. In 1981 the National Harbours Board did not draw down any money in terms of loans from the government. It paid back some of its loans that it remained committed to pay. There is about \$25-something million that we have to pay and that we have paid back according to our schedule. We did not draw down anything. What you have there, \$3 million, would be the draw-down in March. So that one fluctuates quite a bit.

There was also the fact that in 1981, in our refinancing with the government in—I recall this one case very clearly—the Port of Halifax, and also, I think, in the Port of Saint John, New Brunswick, grants were given to complete certain types of works. For example, the second container terminal in Halifax has been funded by grants; therefore we did not require any loans.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Franche.

Before I recognize Mr. Siddon, I would ask a short question of Mr. Sinclair.

Reading the reports of the different commissions that have followed the shipping disasters, I have to question sometimes if the quality of training of our seamen and our officers is up to par. I was wondering what responsibility you take to make sure that the officers and the seamen aboard ships really meet the highest standards.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, any officer aboard a ship is required to pass certain examinations established and conducted by the coast guard, and we see to people on board ship in an officer category having those certificates in place. In the past we have tried to be accommodating with issuing exemptions on a temporary basis, not to hold up commerce in the country if there was a person on board the ship who could fulfil the position, even though he might not have all the certification.

• 1200

We have become concerned in the last two years about the growth in the number of applications for exemptions, and have served notice upon the industry that we are being much tougher in granting exemptions, and we have given them fair notice that in the near future we will be prepared to hold a

[Translation]

L'autre facteur, monsieur le président, concerne le fait que, à la lumière du refinancement de la corporation que nous avons essayé de remettre en bon état, financièrement, avec l'aide du gouvernement, lorsqu'il s'avère impossible de recouvrer le coût total d'un projet, nous demandons des subventions au gouvernement pour couvrir la portion qu'il nous est impossible de recouvrer. Nous avons donc un certain nombre de subventions pour certains éléments de certains projets à Prince Rupert, à l'île Ridley. Les autres éléments sont des prêts. C'est notre moyen d'essayer d'équilibrer le budget honnêtement avec le gouvernement et de minimiser les exigences de mouvements de caisse du gouvernement.

Donc, ces montants fluctuent. En 1980-1981, et soit dit en passant, monsieur le président, il s'agit bien de l'exercice financier 1980-1981 du gouvernement, mais le Conseil des ports nationaux se sert de l'année civile. En 1981, le Conseil des ports nationaux n'a pas demandé de prêt du gouvernement. Il a remboursé certains des prêts qu'il était tenu de payer. Il s'agissait de quelques 25 millions de dollars que nous avons remboursés selon les modalités prévues. Nous n'avons rien demandé de plus. Ces 3 millions de dollars étaient prévus pour mars. Donc, il y a une fluctuation.

En 1981, dans le cadre de notre programme de refinancement avec le gouvernement... je me rappelle très bien de ce cas... du port de Halifax et je pense également au port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, des subventions ont été accordées pour terminer certains travaux. Par exemple, le deuxième terminal de conteneurs de Halifax a été financé au moyen de subventions. Par conséquent, nous n'avons pas eu besoin de prêt.

Le vice-président: Merci, monsieur Franche.

Avant de donner la parole à M. Siddon, j'aimerais poser une courte question à M. Sinclair.

Quand je lis les rapports de diverses commissions chargées d'étudier les désastres maritimes, je me demande si la qualité de la formation de nos marins et de nos officiers est suffisante. Je me demande comment vous vous assurez que les officiers et les marins qui travaillent à bord de nos navires sont suffisamment compétents.

M. Sinclair: Monsieur le président, tout officier travaillant à bord d'un navire doit réussir certains examens que contrôle la garde côtière. Et nous veillons à ce que les officiers aient ces certificats. Par le passé, nous avons essayé d'exempter certaines personnes sur une base temporaire pour ne pas mettre des bâtons dans les roues au commerce au pays s'il y avait à bord d'un navire une personne compétente mais sans certificat.

Nous avons commencé à nous inquiéter ces deux dernières années de l'augmentation du nombre de demandes d'exemption. Nous avons avisé l'industrie de notre intention d'appliquer des critères beaucoup plus sévères en cas d'exemption et nous l'avons également informée qu'à l'avenir, nous étions

[Texte]

ship at the dock if proper certifications are not on board the vessel.

As far as the officer complement and the training are concerned, they certainly needs to be improved, not so much from the technical sense, perhaps, but more from the managerial sense. At the present time there is no requirement for seamen to have a certificate. There is at present an international convention on safety training certification and watch-keeping, which hopefully will come into force in the next couple of years and which will require on an international basis for seamen to have certain basic certification.

I have had discussions in the recent past with the industry and the president of the SIU on certain commitments which we might make and which they might make, one of which would involve a higher level of training in anticipation of that international convention coming into effect and both management and union agreeing, along with ourselves, to give effect to the intent of that convention before it, in effect, becomes ratified internationally. I am happy to be able to say that the initial indications I have had from both parties seem to indicate they would be quite willing under certain circumstances to accede to our request in that area.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Siddon; and that will conclude the first round, and we will go to the second round with Mr. Ellis and Mr. Forrestall.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to continue, with Mr. Franche, the line of questioning opened up by my colleague from Prince Edward—Hastings. My questions will fall into three category areas and I hope Mr. Franche will be able to give us some detailed response to these three areas. I intend to go beyond the question of the bidding procedures for the stacker reclaimers and move also to the recent rewarding of a subsequent contract in the amount of \$7.1 million to another Japanese company, Nisso-Iwi, for the supply of steel piling pipe.

The three question areas relate first to specifications, and the specifications-writing and the extent to which specifications have been changed arbitrarily during the bidding process; secondly, a question relating to the nature of a deal between the Japanese coal producers and the coal consortium with complicity by the agency known as Ridley Terminals Inc., which is largely federally financed, but which operates as a private firm; thirdly, the extent to which Canadian interest is reflected in the policies implemented by the National Harbours Board and the extent to which guidelines have been offered by the Department of Industry, Trade and Commerce, and Mr. Gray's department, to ensure high Canadian content in the labour-intensive portions of this project.

Mr. Chairman, those are the three main areas. To back up just for a moment, I would just like to state that at a time

[Traduction]

prêts à aller jusqu'à retenir un bateau à quai si les membres d'équipage ne possédaient pas les certificats nécessaires.

Pour ce qui concerne l'effectif d'officiers et leur formation, il y a place à l'amélioration, pas tellement sur le plan technique, mais sur le plan de la gestion. À l'heure actuelle, les marins n'ont pas besoin de certificat. Il existe une convention internationale sur les certificats pour la formation en matière de sécurité et de des quarts et nous espérons qu'elle entrera en vigueur d'ici un an ou deux. Cette convention exigera des marins qu'ils obtiennent un certificat international.

J'ai rencontré dernièrement les représentants de l'industrie et le président de l'Union internationale des marins pour discuter de certains engagements que nous pourrions prendre et qu'ils pourraient prendre dont l'un porterait sur un niveau supérieur de formation en attendant que cette convention internationale soit mise en vigueur. Les employeurs et les syndicats se sont mis d'accord, ainsi que nous-mêmes, pour appliquer l'esprit de cette convention avant qu'elle n'ait été ratifiée internationalement. Je suis content de pouvoir vous dire que tout me porte à croire que les deux parties seraient tout à fait disposées d'accéder à notre demande à cet égard dans certaines circonstances.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Siddon. Ceci termine notre premier tour de questions et nous commencerons le second tour par M. Ellis et M. Forrestall.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. J'aimerais poursuivre avec M. Franche la discussion amorcée par mon collègue de Prince-Édouard—Hastings. Mes questions portent sur trois catégories et j'espère que M. Franche pourra nous donner quelques détails. J'aimerais aller plus loin dans la question des procédures d'offres pour les empileurs-récupérateurs et passer ensuite à l'octroi de contrat ultérieur pour un montant de 7.1 millions de dollars à une autre société japonaise, *Nisso-Iwi*, pour la fourniture de tuyaux de fonçage d'acier.

Mes trois sujets de question concernent d'abord les spécifications, l'élaboration des spécifications et la mesure dans laquelle ces dernières sont changées arbitrairement pendant le processus des appels d'offres. Deuxièmement, j'ai une question sur la nature de l'entente conclue entre les producteurs de charbon japonais et le consortium de charbon avec la complicité d'une association connue sous le nom de *Ridley Terminals Inc.* qui est en grande partie financée par le gouvernement fédéral mais qui fonctionne à titre d'entreprise privée. Troisièmement, j'aimerais que vous nous parliez de la mesure dans laquelle les intérêts canadiens sont reflétés dans les politiques appliquées par le Conseil des ports nationaux et la mesure dans laquelle le ministère de l'Industrie et du Commerce, sous M. Gray, a émis des directives pour assurer une participation canadienne élevée aux éléments de ce projet exigeant une forte main-d'oeuvre.

Monsieur le président, ce sont là mes trois grands sujets de préoccupation. Pour en revenir un peu en arrière, j'aimerais

[Text]

when we have a \$21 billion trade deficit it is of little satisfaction to Canadians, particularly unemployed steelworkers, mine workers, and engineering companies and others, to see the labour-intensive parts of the Ridley Terminals contracts being awarded offshore.

We see in the estimates on page 30-38 that some \$48 million is projected as the total departmental allocation for Ridley Terminals. We have already learned that \$33 million of those \$48 million has been awarded to offshore companies, with the award to Mitsubishi Canada Limited of a \$19 million contract for stacker reclaimers to be supplied from Japan, Strachan and Henshaw of Great Britain, to supply a railcar dumper to the extent of \$7.2 million, and now \$7.1 million to Nisso-Iwi for the supply of the steel piling pipe.

Mr. Chairman, I think we want to know whether the bidding process is fair, and I would assert at this time that the reason the department and the National Harbours Board Chairman has been so hesitant to bring forth data, to bring forth the documentation of the bidding process, suggests that the bidding has not been fair, and if it were fair, why not full disclosure of the actual tender calls, the internal department appraisals of the relative bids and the ultimate basis on which decisions are taken?

• 1205

This should be fully presented for all the Canadian people to see, particularly those who in these difficult times are seeing employment go offshore, when it should be awarded to Canadian companies.

To get to the specification side, I would like to know why the specs were arbitrarily changed in relation to the stacker reclaimers, with specific regard to the requirement of a faster slewing rate. This is an old game that government bureaucrats sometimes play, to rig a bidding process in favour of someone they have already predetermined should be the successful bidder. I would like to know why that slewing rate was changed without going through a proper retendering process, or recalling of the tender.

Second, I have it on high account—and I will use the quote—that the consulting engineers, to quote what I have learned here—and this is about the steel piling pipe bid:

... cloistered themselves and designed the specifications for the pipe without being aware of what could not be prepared in Canada, but they were very much aware of what could be supplied offshore ...

—the suggestion being that the specifications for that steel piling pipe, requiring a heavier wall thickness than could be rolled in Canada, were rigged to favour an offshore bidder.

[Translation]

dire qu'au moment où notre déficit commercial s'élève à 21 milliards de dollars, les Canadiens, surtout les travailleurs de l'acier en chômage, les mineurs en chômage, les sociétés d'ingénierie et les autres ne sont guère enchantés de voir que les éléments exigeant une grosse main-d'oeuvre des contrats de *Ridley Terminals* ont été octroyés à des entreprises étrangères.

Nous voyons aux pages 30 à 38 des prévisions budgétaires qu'il a été prévu que le ministère accorderait un total de 48 millions de dollars à *Ridley Terminals*. Nous avons appris dernièrement que 33 millions de dollars de ces 48 millions de dollars ont été accordés à une société étrangère, *Mitsubishi Canada Limited* ayant reçu un contrat de 19 millions de dollars pour la fourniture d'empileurs-récupérateurs du Japon, *Strachan and Henshaw* de Grande-Bretagne ayant reçu un contrat de 7.2 millions de dollars pour fournir des wagons-bennes et maintenant un contrat de 7.1 millions de dollars à *Nisso-Iwi* pour la fourniture de tuyaux de fonçage d'acier.

Monsieur le président, nous aimerions savoir si le processus d'offres est vraiment juste. Je prétends que si le ministère et le président du Conseil des ports nationaux ont montré tellement de réticence à nous fournir des données, des documents sur le processus d'offres, que c'est parce que ce dernier est injuste car s'il était juste, est-ce que l'on ne nous aurait pas fait part de toutes les données relatives aux appels d'offres, les évaluations internes du ministère des offres relatives et les raisons qui sous-tendent les décisions qui ont été prises?

Il me semble que ces renseignements devraient être divulgués au public canadien, surtout à ceux qui se préoccupent du fait qu'en cette période difficile, des emplois sont octroyés à l'étranger plutôt qu'à des sociétés canadiennes.

Pour en revenir à la question des spécifications, j'aimerais savoir pourquoi elles ont été aussi arbitrairement changées dans le cas des empileurs-récupérateurs et plus particulièrement, en ce qui concerne les exigences relatives à un taux supérieur de convoyage. C'est un vieux jeu auquel s'adonnent parfois les fonctionnaires du gouvernement. Je veux parler d'arranger le processus d'offres en faveur de la société à laquelle il a été décidé d'avance d'accorder le contrat. J'aimerais savoir pourquoi la cadence de convoyage a été changée sans que le processus d'offre n'ait été modifié en conséquence ou même refait.

Deuxièmement, je sais de source sûre et je vais vous la citer, que les ingénieurs-conseils, et ceci concerne l'offre relative aux tuyaux de fonçage en acier:

... ce sont retirés et ont conçu les spécifications des tuyaux sans être au courant de ce qui ne pourrait pas être fait au Canada. Mais ils savaient très bien ce qui pourrait être produit à l'étranger ...

ce qui veut dire que les spécifications relatives aux tuyaux d'acier qui exigent une épaisseur supérieure à ce qui peut être produit au Canada étaient fixées pour favoriser les sociétés étrangères.

[Texte]

I would like Mr. Franche's response to those allegations, but before, I would like to move on to the question of whether or not there is a deal between the Japanese coal purchasers, Mitsubishi, and the steel companies of Japan and the coal companies, Teck and Denison. I have it on account from a highly placed source, whom I will not name, that there in fact is no deal between provincial governments and those engaged in promoting the development of northeast coal, but there may well be a deal between the coal-exporting companies and the purchasing companies in Japan in which the National Harbours Board and RTI are complicit. I think we should know whether or not there is a deal, because, Mr. Chairman, it is interesting that Nisso-Iwi, the company that was successful in bidding on the contract for the steel piling pipe, is known to be a front for larger Japanese interests, such as Nippon Steel and Mitsubishi. In other words, it is a Canadian trading company operating as a front for the steel companies that are buying this coal from Canada.

Second, Nisso-Iwi happens to have a 10 per cent interest in Teck, the company that is developing one of the mines in the *inaudible*—editor area, so Nisso-Iwi, which gets a steel contract for steel piling pipe which happens to be specified at thicknesses larger than Canadians could provide, also happens to be a 10 per cent partner in one of the coal companies exporting that coal.

These are important questions that must be answered, Mr. Chairman. I would like to point out that in the case of the contract awarded to Nisso-Iwi, there were at least three Canadian steel companies interested in bidding; one did bid at the minimum, and I have been told that either Stelco or Algoma proposed to manufacture the steel in Canada, even though the wall thickness was larger than they normally roll—and could be converted into pipe by pipe mills such as the Ipsco mill. The steel would have been produced from Canadian ore, rolled to the required thickness in Canada and shipped to Florida, where it would have been formed into pipe and returned to Canada. The cost of that process was not significantly greater than the cost of the successful bid at \$7.1 million.

We need to know why it is that the specs seemed to discourage Canadian supply, but in spite of that fact Canadian steel mills were prepared to bid and to ensure a high Canadian content, certainly much higher than the zero per cent that will be reflected in the piling pipe brought in by Nisso-Iwi from Japan, and the steel would have been manufactured here and provided jobs at a time when our steel industry and our mining industry are in a substantial state of decline.

The second question, then, relates to why it is that all evidence points to some kind of a deal in the fact that the department, and Mr. Franche in particular, have not been forthcoming with details and open public documentation, which would suggest that there must be some kind of a deal in

[Traduction]

J'aimerais avoir la réaction de M. Franche à ces allégations mais avant, j'aimerais passer à la question de savoir s'il y avait ou non une entente entre les acheteurs de charbon japonais, Mitsubishi, et les aciéries japonaises et les entreprises de charbon Teck et Denison. Je sais de source sûre que je ne nommerai pas qu'il n'y avait pas d'entente entre les gouvernements provinciaux et ceux qui étaient chargés de promouvoir le développement du charbon dans le nord-est, mais qu'il y avait probablement une entente entre les entreprises d'exportation de charbon et les compagnies d'acquisition japonaises dans laquelle le Conseil des ports nationaux et RTI auraient eu un rôle à jouer. Je pense qu'il est important de savoir si en fait il y a eu une entente parce que, monsieur le président, il est fort intéressant de constater que Nisso-Iwi, la société qui a remporté le contrat pour les tuyaux d'acier n'est qu'une façade pour des gros intérêts japonais comme Nippon Steel et Mitsubishi. En d'autres termes, c'est une société commerciale canadienne qui sert de façade aux aciéries qui achètent ce charbon canadien.

Deuxièmement, Nisso-Iwi détient 10 p. 100 d'intérêts dans la société Teck qui exploite l'une des mines dans la région de *inaudible* de sorte que Nisso-Iwi, qui obtient un contrat d'acier pour des tuyaux d'acier d'une épaisseur supérieure à ce que peut produire le Canada, détient des intérêts dans l'une des sociétés de charbon qui exporte ce charbon.

Ce sont des questions importantes qui appellent des réponses, monsieur le président. J'aimerais signaler le fait que dans le cas du contrat octroyé à Nisso-Iwi, il y avait au moins trois aciéries canadiennes intéressées; l'une a soumis une offre minimale et l'on m'a même dit que soit Stelco ou Algoma avait proposé de fabriquer l'acier au Canada, même si l'épaisseur des tuyaux était supérieure à ce qu'ils produisent normalement et que cet acier aurait pu être converti en tuyaux par des usines de tuyaux comme l'usine Ipsco. L'acier aurait pu être produit à partir de minerai canadien, laminé à l'épaisseur voulue au Canada et expédié en Floride où il aurait été transformé en tuyaux et renvoyé au Canada. Le coût de ce processus n'aurait pas été beaucoup plus élevé que le coût de l'offre qui a été retenue, 7.1 millions de dollars.

Nous voulons savoir pourquoi les spécifications ont été conçues de telle manière à décourager les entreprises canadiennes. En dépit de ce fait, les aciéries canadiennes étaient disposées à soumettre des offres et pour assurer une participation canadienne élevée, certainement plus élevée que le 0 p. 100 que nous voyons refléter dans les tuyaux importés du Japon par Nisso-Iwi. L'acier aurait été fabriqué ici, cela aurait créé des emplois à un moment où notre sidérurgie et notre industrie minière connaissent une période de déclin considérable.

Ma deuxième question consiste en ceci, pourquoi est-ce que tout nous porte à croire qu'une entente avait été conclue du fait que le ministère et M. Franche en particulier ont montré beaucoup de réticence à nous fournir les détails voulus et à divulguer les documents au public. C'est pourquoi nous pen-

[Text]

spite of public denials by Mr. Seaborn, who apparently speaks for the minister and not for RTI in this matter.

The third matter I wanted to raise—

• 1210

The Vice-Chairman: Mr. Siddon, I have counted about 17 questions or statements so far.

Mr. Siddon: There are two subject areas which I have touched on, Mr. Chairman, those being the specifications area and all of the evidence that suggests some kind of a deal, unwritten or written, between the coal exporters and the Japanese companies, with complicity by Ridley Terminals.

The third question relates to Canadian content control. What is the policy of the Canadian government? What guidelines are offered by the Department of Industry, Trade and Commerce to require a certain Canadian content, to take cognizance of the fact that the Japanese companies receive substantial tax credits, tax concessions, which none of the Canadian producers could equal? I would point out, though, that Ridley Terminals gets a preferred tax status and 90 per cent Canadian money for some unusual reason. But what are the criteria that the board of RTI is required to compare bids against, to ensure that we are not paying unemployment insurance and foregoing federal income tax revenue? Instead, we are awarding these benefits to other countries, the jobs to other countries, at a time when our workers are faced with mass unemployment. What specific criteria, what specific guideline, were considered by the board of RTI and by the National Harbours Board, which might provide some favourable consideration to Canadian bidders? And I mean in the bottom-line amount; some favourable bid differential, which would ensure that Canadian bidders would be able to deal with Japanese companies on an equitable basis.

Thank you, Mr. Chairman. Three questionnaires.

Mr. Ellis: Would Mr. Siddon indicate who the consulting engineer was whom he mentioned was cloistered with the Japanese bidders?

Mr. Siddon: I would not want to name this consulting engineer, but I have had it suggested that they cloistered themselves and designed the specifications without taking proper account of what could be provided from Canadian sources.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair and Mr. Franche, the question was quite long. Several parts were comments and statements, so I will let you take whatever time you feel is required to deal with them.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, let me be very clear. There is no deal in any way, shape or form, between Ridley Terminals and any of the suppliers. About whatever "deal" there may be between Japanese suppliers, steel companies and the coal producers, that

[Translation]

sons qu'il y avait eu entente en dépit des démentis publics de M. Seaborn qui semblait parler au nom du ministre et non pas de RTI dans ce contexte.

La troisième question que je voulais soulever . . .

Le vice-président: Monsieur Siddon, j'ai compté environ 17 questions ou déclarations jusqu'à présent.

M. Siddon: J'ai parlé de deux questions, monsieur le président, celles des devis et tout ce qui porte à croire qu'une entente écrite ou non ait été conclue entre les exportateurs de charbon et les entreprises japonaises avec la complicité de Ridley Terminals.

La troisième question porte sur le contrôle du contenu canadien. Quelle est la politique du gouvernement canadien? Quelles lignes directrices du ministère de l'Industrie et du Commerce permettent d'exiger un contenu canadien pour tenir compte du fait que les entreprises japonaises ont bénéficié de crédits fiscaux ou de concessions fiscales considérables qui mettaient les producteurs canadiens dans une position moins concurrentielle? Je tiens à signaler que Ridley Terminals bénéficie d'un traitement fiscal préférentiel et 90 p. 100 de l'argent canadien, pour une raison qu'on ne peut expliquer. Contre quels critères le conseil d'administration de RTI doit-il comparer les soumissions pour assurer que nous ne versons pas de prestations d'assurance-chômage et qu'on ne compromet pas des recettes fiscales du gouvernement fédéral? Nous accordons ces avantages aux autres pays, nous assurons des emplois à d'autres pays à une époque où un très grand nombre de travailleurs canadiens sont en chômage. Quels critères ou quelles lignes directrices précises ont été étudiés par le conseil des Ports nationaux qui pourrait assurer une étude favorable des soumissionnaires canadiens? Je parle de sommes bien précises; une différence bien précise entre les solutions qui permettraient aux soumissionnaires canadiens de faire concurrence avec les entreprises japonaises sur un pied d'égalité.

Merci, monsieur le président. Trois questionnaires.

M. Ellis: M. Siddon peut-il nous dire qui était cet ingénieur-conseil qui s'est rangé du côté des soumissionnaires japonais?

M. Siddon: Je ne veux pas nommer cet ingénieur-conseil, mais on a prétendu qu'il a rencontré les soumissionnaires japonais et conçu les devis sans tenir compte des possibilités de l'apport canadien.

Le vice-président: Monsieur Sinclair et monsieur Franche, la question est très longue. Elle comprend à la fois des observations et des déclarations; je vous donnerai tout le temps nécessaire pour donner une réponse.

M. Franche: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, d'apporter quelques précisions. Aucune entente n'a été conclue entre Ridley Terminals et les fournisseurs. On ne peut pas parler d'entente entre les fournisseurs canadiens, l'industrie du fer et les producteurs de charbon car

[Texte]

has no bearing whatsoever on the decision of Ridley Terminals, as the coal companies have nothing to say in what we do. We only have to build the terminal on time to handle the coal at given rates; to load different sizes of ships in different time periods. So there is no deal for Ridley Terminals.

The hon. member mentioned Nisso-Iwi as part of Teck. Yes, I saw that in the press also. That is my only knowledge of it, and it has no bearing whatsoever on the decision, as I will explain later.

Mr. Siddon: Could you clarify, Mr. Franche, who sits on the board of RTI? How many members are there, and how many from the government side?

Mr. Franche: There are six directors on the board of RTI: Ladi Pathy, who is the Chairman, Federal Commerce and Navigation; Peter Jones, Vice-President, Federal Commerce and Navigation; Joe Scott, Port Authority Chairman of Prince Rupert; Jacques Auger, Vice-Chairman of the Board; Don Morrison, Vice-President, Operations; and myself.

The Vice-Chairman: You did not deal with the Canadian-content question of Mr. Siddon's, which I am interested in having an answer to also. There were several questions.

Mr. Franche: There were many questions.

Mr. Siddon: There seems to be potential for some bias on that directorship in favour of Japanese bidders.

The Vice-Chairman: That is a statement, not a question.

Mr. Siddon: It is a statement.

Mr. Franche: About the specifications, obviously specifications are written by Swan Wooster, who have the responsibility, and the ultimate legal responsibility for the design of the whole terminal itself.

Mr. Ellis: Would it be, then, that Swan Wooster designed the pipe as well?

Mr. Franche: Yes. They specified a requirement.

Mr. Ellis: Fine, thank you.

Mr. Franche: Swan Wooster, Mr. Chairman, specified a requirement for the sizes and types of pipes they required there. Swan Wooster is a Canadian company that has the reputation of having the largest capacity for design, construction, supervision of coal terminals in the world, so they are our advisers in this. Being a Canadian company, they obviously try to get as many supplies as possible from Canada, but in this case, on the pipe issue, Mr. Chairman, we invited many Canadian companies to bid. Algoma refused. Stelco bid a higher quality steel than was required at a very high price.

[Traduction]

elle n'influence en aucune façon la décision prise par Ridley Terminals puisque l'industrie du charbon ne participe pas à nos prises de décision. Le terminal doit être construit à temps pour qu'il soit possible de manutentionner le charbon au rythme voulu, à charger les navires dont les tonnages peuvent différer selon la période. Il n'y a donc pas eu d'entente avec Ridley Terminals.

L'honorable député a parlé de Nisso-Iwi dans le cadre de Teck. J'ai également lu l'article en question. Je ne possède pas plus de renseignements à ce sujet et cette question n'influence aucunement la décision; je l'expliquerai plus tard.

M. Siddon: Monsieur Franche, pouvez-vous nous dire qui siège au conseil d'administration de RTI? De combien de membres est-il composé? Combien de fonctionnaires y siègent?

M. Franche: Le conseil de RTI compte six directeurs: Ladi Pathy, président, Commerce fédéral et Navigation; Joe Scott, président de l'administration du Port de Prince-Rupert; Jacques Auger, vice-président du conseil; Don Morrison, vice-président, Opérations; et moi-même.

Le vice-président: Vous n'avez pas répondu à la question de M. Siddon sur le contenu canadien; j'aimerais également que vous y répondiez. On a posé plusieurs questions.

M. Franche: En effet.

M. Siddon: Il semble que ce conseil pourrait favoriser les soumissionnaires japonais.

Le vice-président: C'est une constatation, non pas une question.

M. Siddon: C'est une constatation.

M. Franche: Quant aux devis, Swan Wooster en a l'entière responsabilité car cette firme est responsable de la conception du terminal proprement dit.

M. Ellis: Se pourrait-il que Swan Wooster ait également décidé des tuyaux?

M. Franche: Oui. La firme a fourni les devis caractéristiques.

M. Ellis: Très bien, merci.

M. Franche: Monsieur le président, Swan Wooster a précisé les devis pour les dimensions et les genres de tuyaux qu'il fallait. *Swan Wooster* est une entreprise canadienne; elle est réputée être la plus grande société intéressée dans le design, la construction, la surveillance des terminaux de charbon au monde; nous l'avons choisie comme conseiller. Puisque c'est une société canadienne, elle tente de s'approvisionner le plus possible au Canada mais pour cette question de tuyaux, monsieur le président, nous avons demandé à plusieurs sociétés canadiennes de nous faire des soumissions. L'Algoma a refusé. Dans sa soumission, la Stelco a prévu un acier de plus grande qualité qu'il n'était nécessaire et le prix était trop élevé.

[Text]

• 1215

Mr. Siddon: What was the price?

Mr. Franche: If I recall, and I cannot give it to you to the decimal, it was \$12 million-something.

Mr. Siddon: Can we have that documented?

Mr. Franche: I would have to check. It came in through Ridley, through Swan Wooster—

Mr. Siddon: Why can we not have it before this committee?

The Vice-Chairman: We will sit on Thursday, so if you want the figures for next Thursday and if they are available, maybe the witness can endeavour to bring them then.

Mr. Franche: Okay, that will be fine, Mr. Chairman.

Algoma refused; Stelco bid very high; and a company called Intercontinental Pipe offered to buy the steel in Canada, move it to Florida, roll it, weld it and ship it back to Vancouver. The cost differential of awarding it to Intercontinental Pipe was as follows. It was \$1.1 million more expensive; they could supply only one size of pipe—it cost us \$300,000 more to buy the other size of pipe offshore, because they could not supply the pipe in 15-metre lengths but only in 12.2 metre lengths, and that cost another \$700,000 for welding and wastage; and there was a duty of \$600,000, for a total cost of \$2.7 million on buying steel in Canada worth approximately \$4 million. That was the nature of the decision.

You have asked me this previously, and I think it is relevant here: we went into extensive consultation with officials of Industry, Trade and Commerce, with Treasury Board, in their usual role, and the Ministry of State for Economic and Regional Development, and it was understood that there was no way. Even the officials of Industry, Trade and Commerce told me that their consulting engineers bent over backwards to try to find a Canadian supplier. It was not possible and that was understood.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. Siddon: On a point of order, Mr. Chairman: could we ask that the details of the engineering specification be presented for this committee's consideration, the specification of pipe thickness and pipe lengths? Mr. Franche has said that the 12.2 metre length would not have been long enough, but it is my understanding that they drive the pile to the required length and weld as required. I would like to know why 15 metres will save a lot of money, as compared with a 12-metre length of pipe. I think we should request that information and the specification on thickness to determine the extent to which engineering judgment can be justified in the face of the

[Translation]

M. Siddon: Quel était le prix?

M. Franche: Si je me souviens bien, il s'agissait d'un peu plus de 12 millions de dollars.

M. Siddon: Pouvons-nous demander des preuves à cet effet?

M. Franche: Il faudrait que je contrôle. J'ai obtenu ces renseignements par l'intermédiaire de Ridley, de *Swan Wooster*...

M. Siddon: Pourquoi le comité ne peut-il pas connaître le chiffre exact?

Le vice-président: Notre comité siégera jeudi; si vous tenez à avoir le chiffre jeudi prochain, le témoin pourra tenter de vous les fournir, si c'est possible.

M. Franche: Très bien, monsieur le président.

L'Algoma a refusé; la soumission de la Stelco est trop élevée; une société du nom d'*Intercontinental Pipe* a proposé d'acheter l'acier au Canada, de le transporter en Floride, de le laminier, le souder et l'expédier à Vancouver. Si l'on avait retenu la soumission d'*Intercontinental Pipe*, le prix aurait été majoré de 1.1 million de dollars; cette entreprise ne pouvait produire qu'une seule dimension et nous aurions dû payer \$300,000 en plus pour acheter les tuyaux d'une autre dimension à l'étranger; *International Pipe* ne pouvait pas nous les fournir à 15 mètres de long; elle n'offrait que 12.2 mètres, ce qui représentait des frais de \$700,000 supplémentaires pour la soudure et le gaspillage; en outre, il fallait tenir compte des droits de \$600,000; somme toute, on aurait payé 2.7 millions de dollars pour acheter de l'acier au Canada dont la valeur s'élevait approximativement à 4 millions de dollars. Voilà ce qui a influencé la décision.

Vous m'avez déjà posé cette question et je crois qu'il est bon d'offrir des précisions à ce moment: nous avons tenu bon nombre de réunions de consultation avec les représentants du ministère de l'Industrie et du Commerce, du Conseil du Trésor et de l'Expansion économique régionale et nous étions d'accord que nous ne pouvions pas retenir cette soumission. Les représentants du ministère de l'Industrie et du Commerce m'ont dit qu'ils avaient tout tenté pour trouver un fournisseur canadien. Il n'a pas été possible de le faire, ce que nous avons bien compris.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. Siddon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement: pouvons-nous demander que l'on remette au comité les devis relatifs à l'épaisseur et la longueur des tuyaux? M. Franche n'a pas dit que 12.2 mètres n'aurait pas fait l'affaire et il me semble que l'on façonne le matériau en fonction de la longueur voulue avant de souder. Comment un tuyau de 15 mètres nous permettrait-il des économies considérables par opposition à une 12 mètres? Il me semble que nous devons demander ces renseignements sur l'épaisseur et la longueur pour savoir dans quelle mesure on peut justifier la décision prise par les ingénieurs, étant donné que plus d'une société canadienne étaient disposées à fournir ce genre de matériel.

[Texte]

willingness of more than one Canadian company to supply this product.

The Vice-Chairman: If the witness will reappear on Thursday, although he is not an engineer, can he provide that information next Thursday?

Mr. Ellis: I understand that Mr. Franche is a qualified engineer.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am an engineer, but I must warn you that I am a chemical engineer.

The Vice-Chairman: Can you provide, next Thursday, the answer to Mr. Siddon's technical question?

Mr. Franche: I will try to find the information. I do not have it at hand.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

• 1220

I find it—I was going to use the word distasteful. I am not sure that is the right word—but it is very upsetting to listen to Mr. Franche say that he and his board, of which he is a member, are only interested in getting the port built and operating on time; the hell with Canadian content, the hell with Canadian jobs—those just does not seem to be of any interest to him at all. That really concerns me, as a parliamentarian in a country that has 1.2 million people unemployed, that has a steel industry that is in trouble, that has a heavy equipment industry that is in trouble. And he says that it is a million dollars more. I am going to tell you, that million dollars will probably be lost through welfare payments and through unemployment insurance payments and through taxes.

It is my tax money you are spending on that thing, do not ever forget that, and I hate to see it going to Japan. And for you to sit here—and you made that statement: that your main concern was having it built on time to deliver the coal. That was your concern. I think is completely irresponsible.

That is my statement. Now I have a question. When your consulting firm met with the Canadian firm, one of the questions they asked was, are you prepared to finance this deal, are you prepared to offer financing on the deal? Has the Japan successful bidder offered any kind of financing on its equipment to the board?

The Vice-Chairman: Mr. Franche, if you want to comment on the opening statements, you may also.

Mr. Franche: Yes, I would not like to be understood as having said to hell with Canadian content and to hell with Canadian jobs. With all due respect, I did not say that, Mr. Chairman.

Mr. McDermid: No, I said that.

Mr. Franche: I am sorry, I thought you alleged that I made that statement.

[Traduction]

Le vice-président: Même s'il n'est pas ingénieur, si le témoin veut comparaître de nouveau jeudi prochain, il pourra nous donner ces renseignements, n'est-ce pas?

M. Ellis: Si je comprends bien, M. Franche est ingénieur.

M. Franche: Monsieur le président, je suis ingénieur; mais mon domaine de spécialisation est celui du génie chimique.

Le vice-président: Pouvez-vous répondre à la question technique de M. Siddon jeudi prochain?

M. Franche: Je tenterai de trouver les renseignements voulus. Je ne les ai pas à portée de la main.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Je trouve cela, je l'ai dit aberrant. Je ne suis pas sûr que ce soit le mot juste, mais il est très vexant d'entendre dire M. Franche, que lui et le conseil dont il fait partie s'intéressent uniquement à ce que le port soit construit et en fonctionnement dans les délais prévus; tant pis pour la participation canadienne, tant pis pour les emplois canadiens, ces choses ne semblent pas l'intéresser du tout. A titre de parlementaire, cela m'inquiète, surtout dans un pays où il y a 1.2 million de chômeurs, où l'industrie de l'acier est en difficulté, de même que l'industrie du matériel lourd. Et il nous dit que cela aurait coûté 1 million de dollars de plus. Je puis vous dire que ce million de dollars sera probablement perdu par l'entremise de prestations de bien-être social, de prestations d'assurance-chômage et d'impôt non perçu.

N'oubliez surtout pas qu'il s'agit de mes impôts et que vous les dépensez, et je déteste voir cet argent aller au Japon. Et vous, vous restez assis là, et vous venez de dire que votre préoccupation principale était de faire faire la construction à temps et de livrer le charbon. Voilà ce qui vous préoccupait. Je trouve cela complètement irresponsable.

Voilà ma déclaration. J'ai maintenant une question. Lorsque votre compagnie d'experts-conseils s'est réunie avec la compagnie canadienne, elle a demandé, entre autres, si elle était prête à pourvoir au financement. Le soumissionnaire japonais qui a reçu le contrat a-t-il offert au conseil de financer ces équipements?

Le vice-président: Monsieur Franche, si vous voulez commenter les remarques préliminaires, vous pouvez le faire.

M. Franche: Oui, je ne voudrais pas qu'on ait l'impression que j'ai dit tant pis pour la participation canadienne et tant pis pour les emplois canadiens. En toute honnêteté, monsieur le président, je n'ai pas dit cela.

M. McDermid: Non, c'est moi qui l'ai dit.

M. Franche: Je m'excuse, je croyais que vous m'aviez attribué cette affirmation.

[Text]

Mr. McDermid: I said it was your attitude.

The Vice-Chairman: You said basically that you were stressing on time more than any other consideration.

Mr. Franche: We have to build on time. We have a commitment to the coal companies and we have penalties tied to those companies; but that does not negate against Canadian content. If there was time and there was—well, I cannot say there was ability, because finally they did not bid on the pipe issue. Some of them were rejected and others said we will take it down to the United States. When you ask me a question as to whether there is a deal of special financing between Mitsubishi, IHI, and Ridley Terminals Incorporated, the answer is no.

Mr. McDermid: The payment schedule is primarily that which was presented to you by Stephens-Adamson in their document—

The Vice-Chairman: Will you identify the document?

Mr. McDermid: I will as soon as I get to it her; it is a long one. In their letter to Swan Wooster Engineering Company Ltd. of January 12, 1982, following a meeting held January 11, 1982 on which they had a cash-flow summary on payments, starting in March of 1982 and carrying right through to February, 1984—my question is, is that basically the same kind of cash-flow that you are talking about with the Japanese company?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the question, as I understood it initially, was whether there was any sort of special financing deal, which I interpret as special interest rate and so forth; and my answer is no, there is nothing in financing. Whether the cash—

Mr. McDermid: There is no financing deal at all?

Mr. Franche: In interest, no. I think the contract—and I do not have the details in my mind right now—you just pay progress payments as you go along on most of these contracts.

Mr. McDermid: So they are loaning you—

Mr. Franche: I cannot compare them with whatever Stephens-Adamson proposed, but there is no such thing as cheap interest rates or anything like that, or anything such as Japanese yen financing or any such—there is no such thing.

Mr. McDermid: It is a straight cash deal, as far as you are concerned.

• 1225

Mr. Franche: It is straight cash; it is based on progress payments. As we go along and produce things, obviously we pay certain things, but I cannot tell you what the effect is on the cash flow in either case.

[Translation]

M. McDermid: J'ai dit que c'était votre attitude.

Le vice-président: Au fond, vous avez dit que vous mettiez plus l'accent sur le respect des délais que sur autre chose.

M. Franche: Nous devons construire à temps. Nous avons un engagement envers les sociétés de charbon, et ces engagements comportent des pénalités; cela ne joue toutefois pas contre la participation canadienne. Si le temps et la capacité avaient été là, enfin, je ne peux pas parler de capacité, car en fin de compte, ils n'ont pas fait d'offre pour les tuyaux. Certaines des offres ont été rejetées, et d'autres soumetteurs ont proposé de faire faire le travail aux États-Unis. Pour ce qui est de votre question, à savoir s'il y a une entente de financement spécial entre Mitsubishi, IHI et *Ridley Terminals Incorporated*, la réponse est non.

M. McDermid: Le calendrier de paiement est essentiellement celui présenté par Stephens-Adamson dans son document...

Le vice-président: Voulez-vous identifier le document?

M. McDermid: Oui, dès que j'y arrive; il est très long. Dans une lettre adressée à *Swar Wooster Engineering Company Ltd.* le 12 janvier 1982, suite à une réunion tenue le 11 janvier 1982, il y a un résumé des modalités de paiement entre mars 1982 et février 1984. Je veux savoir s'il s'agit du même genre de modalités que celles prévues par la société japonaise?

M. Franche: Monsieur le président, j'avais compris que la question était de savoir s'il y avait une entente spéciale de financement, ce qui pour moi veut dire un taux d'intérêt spécial et ainsi de suite; à cela, je puis répondre que non, il n'y a rien de spécial du côté du financement. À savoir si les modalités...

M. McDermid: Il n'y a pas d'entente de financement du tout?

M. Franche: Non, pas du point de vue du taux d'intérêt. Je n'ai pas les détails à l'esprit, mais je crois que le contrat prévoit des paiements de progrès comme il y en a pour la plupart de ces contrats.

M. McDermid: Donc, ils vous prêtent...

M. Franche: Je ne puis comparer la proposition japonaise à la proposition de Stephens-Adamson, mais je sais que le contrat ne comprend pas de taux d'intérêt bon marché ni rien du genre, ni du financement en yens japonais, il n'y a rien de ce genre.

M. McDermid: Donc, pour vous, il s'agit d'une entente purement en espèces.

M. Franche: Il s'agit d'une entente entièrement en espèces; cela se base sur des paiements proportionnels. Au fur et à mesure que des choses seront produites, évidemment nous les paierons, mais je ne puis vous dire quelle en serait l'incidence sur le *cash flow* des firmes en question.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Can you tell me what Canadian content will be in this equipment you have ordered from them?

Mr. Franche: The Canadian content has been at 52.8 per cent from the Japanese—guaranteed—with a best-effort clause to try to increase the Canadian content. I understand—I do not have all the facts yet—that there is additional work now that will be done in Canada for fabrication that was not planned, and it will increase by some percentage that Canadian content. So at this moment, all we know is that the Canadian content will be above 52.8 per cent.

The Vice-Chairman: He is responding to the questions on the—

Mr. Franche: On the equipment; on the stacker reclaimers. That is what I am talking about.

On that part of it, it is 52.8 per cent guaranteed, and it will be higher than that because some of the fabrication now—with the help of the unions locally, as I understand, talking to the President of RTI last week—they supplied a whole series of fabricators out there and apparently now Mitsubishi is awarding a contract to a fabricator on the west coast for additional work. I cannot give you the whole impact of it, except that it is more than expected.

Mr. McDermid: What is the definition of Canadian content? What are you talking about—manufactured, raw material? What is the definition? When you say 52.8 per cent Canadian content, what are you talking about?

Mr. Franche: I guess it would have to tie down to the value added in Canada.

Mr. McDermid: After it is shipped over here?

Mr. Franche: After it is shipped.

Mr. McDermid: You do not know what that—

Mr. Franche: I can tell you it includes—

Mr. McDermid: That is what I was after.

Mr. Franche: —taxes, for example, things like that, things that—it is basically whatever material you buy, whatever labour you add to it, fringe benefits. The details I would not be able—

Mr. McDermid: You say it includes taxes?

Mr. Franche: If some equipment comes into Canada, it has duty in there.

Mr. McDermid: Right. So it includes taxes as part of Canadian content. That is—

Mr. Franche: I do not want to mislead the—

Mr. McDermid: Right, that is not my definition of Canadian content. I am sorry. You and I differ there. If that is taken into consideration—taxation on Canadian content—if you have any idea how the Japanese operate over there, you will

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Pouvez-vous me donner une idée du taux de participation canadienne dans l'équipement que vous avez commandé auprès de cette compagnie japonaise?

M. Franche: Nous avons une garantie des Japonais d'un taux de participation canadienne de 52.8 p. 100, avec une clause prévoyant un effort soutenu pour augmenter la participation canadienne. Je n'ai pas encore toutes les données pertinentes, mais on me dit que certains travaux de fabrication non prévus seront faits au Canada; cela augmentera de quelques pourcents le taux de participation canadienne. Pour le moment, nous savons uniquement que le taux de participation canadienne sera de plus de 52.8 p. 100.

Le vice-président: Il répond aux questions au sujet de—

M. Franche: Au sujet du matériel, au sujet des empileurs—récupérateurs. C'est de cela que je parle.

De ce côté-là, un taux de 52.8 p. 100 est garanti; ce taux augmentera car, selon ce que le président du RTI m'a dit la semaine dernière, avec l'aide des syndicats locaux, une liste de fabricants là-bas a été fournie. Apparemment, Mitsubishi va maintenant accorder un contrat à un fabricant sur la côte Ouest pour faire des travaux supplémentaires. Je ne puis vous dire quelle en sera l'incidence complète, sauf que le taux sera plus élevé que prévu.

M. McDermid: Comment définissez-vous le contenu canadien? De quoi parlez-vous—de produits manufacturés, de matières premières? Quelle est votre définition? Lorsque vous dites qu'il y aura un taux de participation canadienne de 52.8 p. 100, de quoi parlez-vous?

M. Franche: Je suppose que cela représente la valeur ajoutée au Canada.

M. McDermid: Après qu'on ait expédié les produits ici?

M. Franche: Après qu'on les ait expédiés.

M. McDermid: Et vous ne savez pas ce que cela—

M. Franche: Je puis vous dire ce que cela comprend—

M. McDermid: C'est ce que je voulais savoir.

M. Franche: ... il y a, par exemple, les taxes, des choses comme ça, en fait, tous les matériaux achetés, toute la main-d'œuvre ajoutée, tous les avantages sociaux. Pour ce qui est des détails, je ne pourrais pas—

M. McDermid: Vous dites que cela comprend les taxes?

M. Franche: Il y a des droits de douane pour les matériaux qui entrent au Canada.

M. McDermid: D'accord. Donc, les taxes sont comprises dans le contenu canadien. C'est ...

M. Franche: Je ne veux pas vous induire en erreur ...

M. McDermid: Ce n'est pas ainsi que je définis le contenu canadien. Je regrette, mais nous ne sommes pas d'accord là-dessus. Si on tient compte des taxes dans le contenu canadien ... si vous avez la moindre idée de la façon dont les

[Text]

know darned well the whole thing is being subsidized by their government. Canadians are trying to compete and are paying 19 per cent, with no break from the federal government at all, and you include taxes and that sort of thing as Canadian content. I think that is absolutely abysmal.

Thank you.

The Vice-Chairman: Before I go to the second round, which will be limited to five minutes—and I have two names on the second round, three names—I would appreciate the committee's endeavour to end at 12.45; I have a commitment that started actually at 12.30, but I will stay on a bit longer if I can.

Mr. Ellis, five minutes, please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. In five minutes I cannot come near to going over all the questions of a detailed nature that I would like to ask. I would like, then, if I can, to continue on one thing with Mr. Franche.

In the stacker reclaimers that we have already determined would have been—at the very worst—the same delivery as Mitsubishi, that started out at a lower price until the Ridley Terminals—which is made up largely of National Harbours Board—arbitrarily increased the price in the supply of that equipment, there would have been 96.5 per cent Canadian content in the production and 100 per cent Canadian content in the engineering. Just how much was that taken into consideration in making this decision, when obviously Mitsubishi-IHI had never built one before, and Stephens-Adamson have an acknowledged record of supplying this equipment in good operating condition around the world? How much weight was put on the Canadian content, with all those other factors being taken into consideration?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

• 1230

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the bidding process that was brought in, if the consultants had followed the procedures to the letter, Stephens-Adamson would have been disqualified on day one. They tried—

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I object. That is not a true statement. I am sorry—

The Vice-Chairman: If you would let the witness—

Mr. Ellis: Not with that kind of statement, no. That is just not cricket at all.

The Vice-Chairman: Well, you will be back Thursday.

Mr. Ellis: You bet your life I will.

Mr. Franche: In fact, that is why, following the December 18 bid, there were all kinds of communications between Ste-

[Translation]

choses fonctionnent au Japon, vous saurez très bien que toute cette affaire est subventionnée par le gouvernement. Les Canadiens essayent de les concurrencer tout en payant des taux d'intérêt de 19 p. 100, sans l'aide du gouvernement fédéral, et vous comprenez les taxes et les choses de ce genre dans la participation canadienne. Je trouve cela absolument abominable.

Merci.

Le vice-président: J'ai trois noms pour le deuxième tour, qui sera limité à cinq minutes par personne. Avant d'y passer, j'aimerais vous demander d'essayer de terminer d'ici 12h45; j'ai un engagement qui a déjà commencé à 12h30, mais je resterai encore un peu si possible.

Monsieur Ellis, vous avez cinq minutes.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je ne pourrai jamais espérer explorer toutes les questions détaillées que je voudrais poser. Je voudrais donc continuer sur un seul sujet avec M. Franche.

Pour ce qui est des empileurs-récupérateurs, le prix de livraison aurait été au maximum le même que le prix de Mitsubishi. Au début, le prix de Stephens-Adamson était inférieur à celui de Mitsubishi, avant que «Ridley Terminals», qui est composé en grande partie du Conseil des ports nationaux, ait augmenté arbitrairement le prix de livraison du matériel. La compagnie canadienne aurait eu un contenu canadien de 96.5 p. cent au niveau de la production et un taux de 100 p. cent au niveau du génie. Dans quelle mesure a-t-on tenu compte de cela en prenant cette décision? Il est évident que Mitsubishi—IHI n'avait jamais construit d'empileurs-récupérateurs auparavant, tandis que Stephens-Adamson est reconnu pour sa performance dans la fourniture de matériel de ce genre en bonne condition de fonctionnement à travers le monde? Quel poids a-t-on accordé au facteur de la participation canadienne, comparé aux autres facteurs étudiés?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, selon le processus de soumission adopté, Stephens-Adamson aurait été disqualifié à partir du premier jour si les experts-conseils avaient suivi les modalités prévues. Ils ont essayé—

M. Ellis: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord. Cette affirmation est fausse. Je regrette—

Le vice-président: Si vous voulez bien permettre au témoin—

M. Ellis: Non, pas en face d'une déclaration de ce genre. Cela est tout à fait inacceptable.

Le vice-président: Eh bien, vous aurez un autre tour jeudi.

M. Ellis: Vous pouvez compter là-dessus.

M. Franche: En fait, c'est pour cela qu'après l'offre du 18 décembre, il y a eu toutes sortes de communications entre

[Texte]

phen-Adamson and Swan Wooster to increase the capacity of the bucket wheel, which they did.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, may I interrupt for one second? Just listen to that one point—

The Vice-Chairman: You just did.

Mr. Ellis: This is why I say this is a particular, very real problem. Let us just take a look at this bucket wheel. The bucket wheel requested by Swan Wooster had a free-digging rate of 3500 tonnes per hour. The one offered by Stephens-Adamson was 3500 tonnes per hour. The one requested by Swan Wooster had a peak theoretical capacity of 5,850 tonnes per hour. What was offered by Stephens-Adamson was 5,850 tonnes per hour; the peak theoretical volumetric capacity was 6500 tonnes per hour. What was offered by Stephens-Adamson was 6500 tonnes per hour. In addition, Stephens-Adamson proposed to supply a 224-kilowatt drive when the request was only for a 210-kilowatt drive. Now, where in heaven's name was that not up to specification? That is exactly what was asked for. And you throw those figures around so loosely, saying they were not qualified in the beginning.

Mr. Franche: Mr. Chairman, please, the figures quoted out of the Stephens-Adamson rebuttal were the very figures that brought to my attention that it is very seldom when you specify something you need it dead on. And I stated, and I state again, the capacity of the machine initially offered on December 18 did not meet the specs.

They started the discussion and, later on, Stephens-Adamson, in telexes, said, yes, we will change our requirements to meet the bucket-wheel specifications. They did not meet them on December 18. Obviously I have to rely again on Swan Wooster, but the documents and the telexes of Stephens-Adamson say yes, we will meet the specification. That was beyond the bid date.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I want to see a copy of that telex.

Mr. Franche: And the way they did it, they changed the design of their bucket wheel and they increased the speed of their bucket wheel. That is one example. They went into a larger slurry on request. They went into these angle-of-the-trough idlers from 35 degrees to 45 degrees and they said if required—because they had concerns about going to 45 degrees—and so on. So the specifications were changed after the bid process, and to get back to my point, initially they did not meet the specifications. That is why, being a Canadian supplier, they tried as best they could to see what could be brought up to spec.

The Vice-Chairman: Could you get a copy of that telex you referred to earlier in the—

Mr. Ellis: It has to change that bucket—

[Traduction]

Stephens-Adamson et Swan Wooster en vue d'augmenter la capacité de la roue à godet, ce qu'ils ont accompli.

M. Ellis: Monsieur le président, puis-je interrompre un instant? Ecoutez ce qu'on vient de dire . . .

Le vice-président: Vous venez d'interrompre.

M. Ellis: C'est justement pour cette raison que, selon moi, ce problème est très spécial et très réel. Examinons la question de la roue à godet. La roue à godet demandée par Swan Wooster avait un taux de remplissage de 3,500 tonnes l'heure. Celle offerte par Stephens-Adamson avait un taux de 3,500 tonnes l'heure. La roue demandée par Swan Wooster avait un rendement volumétrique théorique maximum de 5,850 tonnes l'heure. La roue offerte par Stephens-Adamson avait un rendement de 5,850 tonnes l'heure; le rendement volumétrique théorique maximum était de 6,500 tonnes l'heure. La roue offerte par Stephens-Adamson avait un rendement théorique de 6,500 tonnes l'heure. De plus, Stephens-Adamson proposait une puissance d'entraînement de 224 kilowatts, bien que seulement 210 kilowatts étaient demandés. Pouvez-vous m'expliquer en quoi diable cela ne satisfaisait pas les spécifications? C'est exactement ce qu'on demandait. Vous jouez très librement avec ces chiffres, disant que Stephens-Adamson n'était pas qualifié au départ.

M. Franche: Monsieur le président, les chiffres cités à partir de la réponse de Stephens-Adamson étaient justement les chiffres qui ont attiré mon attention sur le fait qu'il est très rare qu'on ait besoin d'exactly ce qu'on a spécifié. J'ai déjà dit et je réitère, que le rendement de la machine offerte au début, le 18 décembre, ne satisfaisait pas les spécifications.

Des discussions ont été entamées, et plus tard, dans des télex, la compagnie Stephens-Adamson a dit qu'elle serait effectivement prête à changer ses exigences afin de satisfaire les spécifications sur la roue à godet. Les critères n'étaient pas satisfaits le 18 décembre. Evidemment, je dois encore me fier aux données de Swan Wooster, mais selon les documents et les télex de Stephens-Adamson, la compagnie était prête à respecter les spécifications. La date de soumission était déjà passée.

M. Ellis: Monsieur le président, je veux examiner un exemplaire de ce télex.

M. Franche: Pour respecter les spécifications, la compagnie a changé la conception de sa roue à godet et a augmenté la vitesse de la roue à godet. Voilà un exemple. Sur demande, elle a accepté d'augmenter la scorie. Pour ce qui est de l'angle du chéneau, ils ont dit que si nécessaire ils passeraient de 35 degrés à 45 degrés, bien qu'elle avait des réserves quant aux 45 degrés, et ainsi de suite. Les spécifications ont donc été changées après le processus de soumission. Pour en revenir à ce que j'essaie de dire, elle ne satisfaisait pas aux spécifications au départ. C'est pour cette raison qu'à titre de fournisseur canadien, elle a fait son possible pour satisfaire aux spécifications.

Le vice-président: Pouvez-vous obtenir un exemplaire du télex que vous avez mentionné tout à l'heure—

M. Ellis: Il faut changer la roue—

[Text]

The Vice-Chairman: —that you could bring, maybe next Thursday?

Mr. Franche: Yes, I will find that.

• 1235

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, five minutes.

Mr. Forrestall: I will pass to Mr. Siddon, as we are running out of time, because my question, Mr. Chairman, will deal somewhat more extensively with the Committee of Deputy Ministers on Foreign and Defence Policy, which I will deal with next Thursday; but this one comment. At an earlier meeting of the committee, I wondered out loud whether or not departmental officials from other departments might not be usefully called in front of us, because this is a report prepared by the Committee of Deputy Ministers on Foreign and Defence Policy. Presumably the Minister of Transport sits in that context. But it might be very well that we look to another department; again, just another example of the need sometimes for committees to go outside of their own direct work to examine witnesses who in fact have information on matters that are very, very pertinent to this committee.

With that comment, I will pass.

The Vice-Chairman: I agree with what you have just said.

Mr. Siddon, five minutes, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to continue with some questions relating to Mr. Franche's response to my earlier remarks. First of all, I wonder if he would once again name the six directors of Ridley Terminals Inc.: Ladi Pathy, Peter Jones, Joe Scott—and who was next?

Mr. Franche: Don Morrison, Jacques Auger, and—

Mr. Siddon: Who is Don Morrison?

Mr. Franche: The Vice-President, Operations, National Harbours Board.

Mr. Siddon: And who was the next person after Don Morrison?

Mr. Franche: Jacques Auger, Vice-Chairman, National Harbours Board, and myself.

Mr. Siddon: So, Mr. Chairman, the company, Federal Commerce and Navigation, without going to any kind of tender call, was awarded the right to operate Ridley Terminals and was given 90 per cent federal funding as one-third of the representation on the board with only 10 per cent of the capital in it. I would like to ask, Mr. Chairman, what the corporate and business interests of Mr. Ladi Pathy and Mr. Peter Jones are, other than Ridley Terminals Inc. What other connections, what other financial interests do they have?

The Vice-Chairman: I do not know if the witness is in a position to answer that.

Mr. Siddon: He is a member of the board.

[Translation]

Le vice-président: —que vous pourriez apporter jeudi prochain, peut-être?

M. Franche: Oui, j'en obtiendrai un.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, vous avez 5 minutes.

M. Forrestall: Étant donné qu'il ne nous reste plus beaucoup de temps, je céderai mon tour à M. Siddon, car ma question exige une étude plutôt détaillée du Comité des sous-ministres sur la politique étrangère et de défense; j'en parlerai jeudi prochain. Entre-temps, je voudrais faire un commentaire. Lors d'une réunion précédente du Comité, j'ai demandé s'il ne serait pas utile de convoquer des hauts fonctionnaires d'autres ministères à ce sujet, car il s'agit d'un rapport préparé par le Comité des sous-ministres sur la politique étrangère et de défense. Je suppose que le ministre des Transports siège à ce Comité. Il serait toutefois peut-être bon d'étudier d'autres ministères; voilà encore un exemple de la nécessité qui existe pour les comités de s'éloigner de leurs tâches primaires pour examiner des témoins qui ont des renseignements sur des questions très, très pertinentes pour ce comité.

Cela étant dit, je cède mon tour.

Le vice-président: Je suis d'accord avec ce que vous venez de dire.

Monsieur Siddon, vous avez 5 minutes.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je voudrais continuer avec quelques questions reliées aux réponses données par M. Franche à mes questions précédentes. Premièrement, j'aimerais qu'il donne encore une fois les noms des six administrateurs de *Ridley Terminals Inc.*: Ladi Pathy, Peter Jones, Joe Scott—et ensuite?

M. Franche: Don Morrison, Jacques Auger et ...

M. Siddon: Qui est Don Morrison?

M. Franche: Il est vice-président des opérations au Conseil des ports nationaux.

M. Siddon: Et qui suivait Don Morrison?

M. Franche: Jacques Auger, vice-président, Conseil des ports nationaux, et moi-même.

M. Siddon: Alors, monsieur le président, sans passer par un processus d'appel d'offres, la société *Federal Commerce and Navigation* s'est vu accorder le droit d'exploiter *Ridley Terminals Inc.* avec un financement fédéral de 90 p. 100 avec une représentation d'un tiers au conseil d'administration et avec un apport de seulement 10 p. 100 des capitaux. Monsieur le président, je voudrais savoir quels sont les intérêts commerciaux de M. Ladi Pathy et M. Peter Jones, à part *Ridley Terminals Inc.* Quels sont leurs autres liens, leurs autres intérêts financiers?

Le vice-président: Je ne sais pas si le témoin est en mesure de répondre à cette question.

M. Siddon: Il est administrateur.

[Texte]

Mr. Franche: I think apart, Mr. Chairman, from saying that Mr. Pathy is Chairman of Federal Commerce and Navigation and Mr. Jones is one of their vice-presidents, the rest of the ramifications within their company—

The Vice-Chairman: I can offer this. Mr. Pathy is co-partner in a holding with Mr. Paul Martin, who just purchased the CSL Group.

Mr. Siddon: Well, Mr. Chairman, that raises certain other questions as to how it was that this group were given the operating rights for Ridley Terminals; a group out of Montreal—

The Vice-Chairman: Oh, that is another question entirely, mind you.

Mr. Siddon: I think we might like to know some of their shipping connections with Japanese companies and others, because they obviously have a considerable influence on the decisions taken by the board.

Mr. Chairman, on the question of Canadian content, I would like to ask Mr. Franche if the bidding analysis—and I presume there is a thorough analysis done by technically qualified people, and a report written, which should be published—gives any consideration to the different tax regimes operating to the benefit of Japanese and Canadian companies and to what extent the offsets in lost employment to Canadians—the offsetting costs of unemployment insurance, welfare, and lost federal income tax revenue—are considered in determining the net advantage or disadvantage to awarding offshore.

The Vice-Chairman: That will be your last question.

Mr. Siddon: Well, then, if that is the case, would he also tell us what percentage of duty and taxes comprises the so-called Canadian content?

Le vice-président: Monsieur Franche, ce sera votre dernière réponse.

Mr. Franche: The analysis does not go into the offsetting you referred to. The analysis was on technical, delivery, cost, and if you had some Canadian content—you could not make a difference. Obviously the effort was in trying to bring them up to specifications.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I appreciate that Mr. Forrestall gave me his five minutes as well.

The Vice-Chairman: No, no.

Mr. Siddon: I heard him say so.

The Vice-Chairman: I am sorry, Mr. Siddon, I have been very, very lenient.

Mr. Siddon: Could I just conclude by saying I think it is appalling that the National Harbours Board does not consider these offsetting factors at a time when we have massive

[Traduction]

M. Franche: Monsieur le président, je puis dire que M. Pathy est président de la société *Federal Commerce and Navigation* et que M. Jones est un de leurs vice-présidents; à part cela, les autres ramifications au sein de leur société—

Le vice-président: Je puis ajouter un renseignement. M. Pathy est co-partenaire dans une entreprise avec M. Paul Martin, qui vient d'acheter le groupe CSL.

M. Siddon: Eh bien, monsieur le président, cela soulève d'autres questions, à savoir comment ce groupe s'est vu accorder les droits d'exploitation de *Ridley Terminals*; un groupe de Montréal...

Le vice-président: C'est une question tout à fait différente, savez-vous.

M. Siddon: Je crois qu'il nous serait peut-être intéressant de connaître certains de leurs liens de navigation avec des compagnies japonaises et autres, car il est évident qu'ils ont beaucoup d'influence sur les décisions prises par le conseil d'administration.

Monsieur le président, j'ai une question au sujet de contenu canadien. Je suppose qu'une analyse des soumissions est faite, une analyse exhaustive accomplie par des personnes qualifiées du point de vue technique, suivie d'un rapport écrit qui devrait être publié. Je voudrais demander à M. Franche si cette analyse tient compte des différents régimes fiscaux appliqués aux sociétés canadiennes et japonaises. Je voudrais aussi savoir dans quelle mesure on tient compte de la perte d'emplois pour les Canadiens—et de ce que cela implique en termes d'assurance-chômage, de bien-être social, et d'impôt sur le revenu fédéral non perçu—en déterminant l'avantage ou le désavantage net de l'octroi d'un contrat à l'étranger.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question.

M. Siddon: Dans ce cas-là, est-ce que M. Franche pourrait également nous dire quel pourcentage de ladite participation canadienne est représenté par les droits de douane et les taxes?

The Vice-Chairman: Mr. Franche, this will be your last answer.

M. Franche: L'analyse ne tient pas compte des facteurs que vous avez mentionnés. L'analyse a trait aux éléments techniques, à la livraison, aux coûts, et même là où il y avait beaucoup de participation canadienne, on ne pouvait pas en tenir compte. Évidemment, des efforts étaient déployés pour essayer de satisfaire aux spécifications.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Siddon: Monsieur le président, je remarque que M. Forrestall m'a donné ses cinq minutes aussi.

Le vice-président: Non.

M. Siddon: Je l'ai entendu.

Le vice-président: Je regrette, monsieur Siddon, mais j'ai été très, très indulgent.

M. Siddon: Je voudrais conclure en disant qu'à mon avis, il est épouvantable que le Conseil des ports nationaux ne tienne pas compte de ces facteurs compensatoires à une époque où le

[Text]

unemployment in Canada, and that it would go so far as to include import duties and taxes as an element of Canadian content which does not produce one job in Canada, except perhaps to finance the wasteful government advertising programs that are so ridiculous in this country.

• 1240

The Vice-Chairman: I think the two—I am not sure if they blend, but I accept that comment as an opinion and a good comment on some parts.

Alors, c'est la fin de la période des questions. Je tiens à remercier les témoins pour leur comparution; cela a été une séance mouvementée.

La séance est levée jusqu'au jeudi 6 mai 1982, à 15h30 à la pièce 371. *We will meet in room 371 on Thursday, à l'Edifice de l'Ouest.*

[Translation]

Canada souffre de chômage massif, et aussi, qu'il irait jusqu'à inclure dans le contenu canadien les droits de douane et les taxes, éléments qui ne produisent pas un seul emploi au Canada, sauf peut-être pour financer les programmes publicitaires dispendieux du gouvernement, si ridicules dans notre pays.

Le vice-président: Je crois que les deux—je ne sais pas s'ils sont reliés, mais j'accepte votre commentaire, comme une opinion et comme un bon commentaire pour certains éléments.

Well, that is it for the question period. I would like to thank the witnesses for appearing; this has been a very lively meeting.

The meeting is adjourned until Thursday, May 6th, 1982, at 3:30 p.m. in Room 371. *Nous nous réunirons jeudi à la pièce 371. (In the West Block).*



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du Conseil des Ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, administration
canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 60

Thursday, May 6, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 60

Le jeudi 6 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35
and L40—Marine Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 10, 15, 20, 25, 30,
35 et L-40—Programme des transports par eau sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael	Forrestall
Corbin	Fulton
Côté (Mrs.)	Gourd
Dantzer	Harquail
Ellis	MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Maltais	Scott (<i>Hamilton—</i>
Manly	<i>Wentworth</i>)
McDermid	Siddon
McRae	Turner—(20)
Nowlan	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, May 6, 1982:

Mr. Maltais replaced Mr. Flis;

Mr. Manly replaced Mr. Miller.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 6 mai 1982:

M. Maltais remplace M. Flis;

M. Manly remplace M. Miller.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 6, 1982
(99)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:47 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dantzer, Deniger, Ellis, Forrestall, Maltais and Manly.

Other Member present: Mr. Baker (*Gander—Twillingate*).

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. Pierre Franche, Chairman; *From the Department of Transport:* Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

The Committee resumed consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 MAI 1982
(99)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h47 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dantzer, Deniger, Ellis, Forrestall, Maltais et Manly.

Autre député présent: M. Baker (*Gander—Twillingate*).

Témoins: Du Conseil des Ports nationaux: M. Pierre Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h32, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Malcolm Jack

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, May 6, 1982

• 1547

The Vice-Chairman: Do we have a quorum? The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. As agreed to at our meeting of May 4, 1982, we shall resume consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40 relating to Marine Transportation Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures.....\$334,832,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures.....\$113,889,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping company.....\$4,532,000

Vote 25—Payment to the Hamilton Harbour Commission.....\$956,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.....\$4,205,000

Vote 35—Payment to the National Harbours Board for.....\$57,543,000

Vote L40—Loans to the National Harbours Board.....\$15,000,000

The Chairman: I would like to welcome again the officials from the Department of Transport, Mr. Sinclair, who is to my immediate right, and Mr. Franche. Unless there are some documents or some comments that you would like to make from the last meeting, we will start now with Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Well, I have—

The Vice-Chairman: Just before, Mr. Franche, yes.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board, Department of Transport): Just one point, Mr. Chairman. I have tabled with the Clerk of the Committee, documents in answer to questions posed to me at the last meeting.

The Vice-Chairman: Thank you very much. We will ask the staff to distribute the documents.

Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: I have a very broad question. I do not even know whether it is relevant here. But I notice that they signed

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 6 mai 1982

Le vice-président: Avons-nous quorum? Le comité peut entendre des témoignages même s'il n'y a pas quorum, d'abord qu'il y a des représentants du parti ministériel et de l'opposition officielle. Nous allons donc reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur les prévisions budgétaires relatives à l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Tel que convenu lors de notre réunion du 4 mai 1982, nous allons reprendre l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40 ayant trait au programme des transports par eau relevant des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement.....\$334,832,000

Crédit 15—Programme des transports par eau—Dépenses en capital.....\$113,889,000

Crédit 20—Païement à la Compagnie de navigation Canarctique limitée.....\$4,532,000

Crédit 25—Païement à la Commission du port de Hamilton.....\$956,000

Crédit 30—Païement à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.....\$4,205,000

Crédit 35—Païement au Conseil des ports nationaux.....\$57,543,000

Crédit L40—Prêts au Conseil des ports nationaux.....\$15,000,000

Le président: Je tiens à souhaiter de nouveau la bienvenue aux représentants du ministère des Transports, M. Sinclair et M. Franche. A moins que vous ne vouliez déposer des documents ou faire certaines observations relatives à la dernière réunion, nous allons tout de suite accorder la parole à M. Dantzer.

M. Dantzer: Eh bien, j'ai...

Le vice-président: Auparavant, M. Franche a quelque chose à dire. Allez-y, monsieur Franche.

M. Pierre Franche (président, Commission des ports nationaux, ministère des Transports): Une chose seulement, monsieur le président. J'ai déposé auprès du greffier du comité, des documents portant sur les questions qu'on m'a posées lors de la dernière réunion.

Le vice-président: Merci beaucoup. Nous allons donc demander qu'on les distribue.

Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: J'ai une question très vaste à poser, et qui me paraît pertinente. J'ai remarqué qu'on a signé l'entente sur le

[Texte]

the Law of the Sea agreement, and that it is described as the single most important international diplomatic event since the creation of the United Nations.

My question specifically is this: Would you consider that this is going to affect the marine transportation aspect of the Department of Transport? Have you done any work in this regard? Will any of the agreements signed make significant changes in your work? Finally, could you comment on the fact that the Americans are not involved?

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, we have been involved in the periphery on the Law of the Sea work over the last decade, and it is our opinion that the agreements and arrangements that have been arrived at will not have any significant effect at all upon Canadian maritime transportation. Rather, the provisions govern more particularly the use of the sea for purposes such as the exploration of minerals, settling international disputes, and matters of that order.

The Law of the Sea matters are more properly the interest of the Departments of External Affairs and Fisheries and Oceans and have relatively little effect upon ourselves. With respect to your last comment about the abstention of the United States, I really do not have any comment to offer because it is not really pertinent to marine transportation and I would not be qualified to make such a comment.

• 1550

Mr. Dantzer: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Is that it?

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

On Tuesday in the first round, I had a couple of other notes I wanted to ask about. When we look at development of major ports, the major capital projects, for the port of Vancouver, we show "harbour roadway, Commissioner St." and the 1982-83 estimates call for \$1,050,000. Then on the next page, we have grants and contribution to the City of Vancouver and it says "construction of access roads", a grant of \$750,000. I presume those are different but can you elaborate on our involvement with the access road by grant and then spending \$1,050,000 for the Harbour Roadway?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the Harbour Roadway in the port of Vancouver is a road that is on the periphery of the port and for which we are paying and doing the work on the development. There is a rather unsafe part in the port where railroad tracks and traffic cross and so forth and that is really to provide better service to the movement of cargo and access to terminals.

The \$750,000 to the city, to my recollection, has to do with the Clark Drive overpass—I would have to check my plates here—where we have work in front of Vanterm terminal to

[Traduction]

droit de la mer, et que cet événement est considéré le plus important sur le plan de la diplomatie internationale depuis la création des Nations unies.

Ma question est la suivante: D'après vous, cela aura-t-il des répercussions sur les services de transport par eau du ministère des Transports? Avez-vous étudié cette possibilité? Est-ce qu'une des ententes signées modifiera sensiblement votre travail? Enfin, qu'avez-vous à dire au sujet du fait que les Américains n'aient pas participé à cette entente?

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, cela fait environ 10 ans que nous travaillons sur les questions connexes au droit de la mer, et nous sommes d'avis que les ententes signées et les arrangements pris n'auront pas de répercussions significatives sur le transport maritime canadien. En effet, les dispositions de cet accord portent surtout sur l'utilisation qu'on peut faire de la mer à des fins comme la prospection de minéraux, le règlement de différends internationaux et autres questions de ce genre.

En conséquence, les sujets relevant du droit de la mer sont davantage de la compétence du ministère des Affaires extérieures et de celui des Pêches et Océans, et auront relativement peu de répercussions sur le nôtre. Pour ce qui est maintenant de votre dernière observation, au sujet de l'abstention des États-Unis, je n'ai vraiment rien à dire là-dessus puisque cela ne se rapporte pas vraiment au transport maritime; d'ailleurs, je ne suis pas habilité à me prononcer sur la question.

M. Dantzer: Merci beaucoup.

Le vice-président: Est-ce tout? M. Bockstael.

M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Mardi, lors du premier tour, j'aurais aimé vous poser quelques courtes questions. Ainsi, lorsque nous regardons ce qui se passe en matière de développement des grands ports, aux grands projets d'immobilisations comme celui du port de Vancouver, on voit la «route d'accès au port, rue Commissioner», et les prévisions budgétaires de 1982-1983 prévoient \$1,050,000 à cette fin. À la page suivante, on note des subventions et contributions accordées à la ville de Vancouver au titre de la «construction d'une route d'accès» s'élevant à \$750,000. Je crois qu'il s'agit de choses différentes mais pouvez-vous nous dire dans quelle mesure nous contribuons à la construction de ces routes d'accès par le truchement des subventions et à celles de la route du port grâce à une aide de \$1,050,000?

M. Franche: Monsieur le président, la route du port, à la construction de laquelle nous participons est située à la périphérie du port de Vancouver. Dans le port même, il y a une zone assez dangereuse, où l'on trouve un passage à niveau, etc., la nouvelle voie cherche donc à améliorer le transport des marchandises et l'accès aux terminus.

Si ma mémoire ne me trompe pas, les \$750,000 ont été accordés au passage supérieur de la promenade Clark mais il faudra que je vérifie dans mes dossiers. Nous y avons effectué

[Text]

build an overpass to relieve traffic congestion and to prevent accidents because there are quite a few trucks going through.

Mr. Bockstael: I have one other question just for clarification. Vote 30 is a statutory arrangement with the two bridges, Jacques-Cartier and Champlain Bridges. I note that, in 1980-81, the expenditures were \$2.5 million; in 1981-82, they were \$5.4 million and now they are estimated for this fiscal year at \$4,205,000. Is there no contribution or charge for people using the bridges? Are there any tolls on those bridges?

The Vice-Chairman: I think I should answer that question, Mr. Bockstael, because the two bridges are in my riding, but I will let the officials answer with the understanding that they know I am concerned about that issue.

Mr. Sinclair: Okay. Mr. Chairman, I feel almost intimidated by the chairman.

The Vice-Chairman: When you talk about those bridges, you should be.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the amounts involved in the estimates are primarily the result of a multi-year program for major repairs and rehabilitation on both bridges. Each year for the past three years and continuing for a succeeding two, there will be extensive capital repairs. The amounts that are in the estimates are reflective of those amounts for capital repairs.

You asked, Mr. Bockstael, whether or not there were charges on those bridges. There are toll charges on the Champlain Bridge but there are no toll charges on the Jacques-Cartier Bridge.

Mr. Bockstael: I see. Thank you very much. I do not have any more questions, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Manly.

Mr. Manly: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to ask concerning the MOT dock at Chemainus, British Columbia. On September 23, 1981, the Corporation of the District of North Cowichan wrote a letter in which they said:

Chemainus Wharf, which is presently under the jurisdiction of the Ministry of Transport, operationally is in a deplorable state. There is no supervision and collection of dues, and the boats mainly found there have been described as "floating firewood". There are several people living on board their boats with a considerable abuse of alcohol and all its attending disadvantages. Theft from the boats is an ongoing problem, together with vandalism and so on. No sensible person would leave his boat unattended at Chemainus wharf.

[Translation]

des travaux devant les terminus Vanterm afin de construire un viaduc qui diminuerait la congestion de la circulation et empêcherait des accidents car il y a beaucoup de camions qui circulent sur cette voie.

M. Bockstael: J'aimerais maintenant obtenir un autre éclaircissement. Le crédit 30 a trait à deux ponts, le Jacques-Cartier et le Champlain. Or, j'ai noté que pour 1980-1981, les dépenses à ce titre étaient de 2.5 millions de dollars, en 1981-1982, elles atteignaient 5.4 millions de dollars et que maintenant, on prévoit qu'elles seront de \$4,205,000. Est-ce que les utilisateurs de ces ponts ne doivent pas payer des droits quelconques, y a-t-il des péages?

Le vice-président: Monsieur Bockstael, je crois que c'est moi qui devrait répondre à cette question puisque les deux ponts se trouvent dans ma circonscription, mais je m'en remettrais de ce soin aux deux représentants du ministère car je sais que la question les préoccupe.

M. Sinclair: D'accord. Monsieur le président, je me sens vaguement intimidé.

Le vice-président: Vous devriez l'être lorsque vous parlez de ces deux ponts.

M. Sinclair: Monsieur le président, les sommes figurant aux prévisions budgétaires résultent d'un programme de réparations et de remise en état des deux ponts qui s'échelonne sur quelques années. Par conséquent, depuis trois ans, on a effectué des travaux très étendus de réparations, et cela continuera pendant deux ans encore. Les sommes indiquées aux prévisions budgétaires illustrent donc le coût de ces travaux.

Par ailleurs, monsieur Bockstael, vous m'avez demandé s'il y a des droits de péage sur ces ponts. Il y a des péages sur le pont Champlain mais il n'y en a pas sur le pont Jacques-Cartier.

M. Bockstael: Je vois. Merci beaucoup. Je n'ai pas d'autre question à poser, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Manly.

M. Manly: Merci monsieur le président.

Pour commencer, j'aimerais vous poser une question relative à la jetée du ministère des Transports située à Chemainus, en Colombie-Britannique. Le 23 septembre 1981, la *Corporation of the District of North Cowichan* (Société du district de Cowichan nord) a écrit une lettre dans laquelle elle disait ce qui suit et je cite:

La jetée Chemainus, qui relève du ministère des Transports est dans un état déplorable. Il n'y a ni surveillance ni collecte de droits, et on a appelé les embarcations qu'on y trouve 'du bois de chauffage flottant'. Or, plusieurs personnes vivent à bord de ces dernières et boivent beaucoup d'alcool et créent les incon vénients qui en découlent. Il y a constamment des vols sur ces bateaux ainsi que du vandalisme etc. Aucune personne sensée ne laisserait donc son embarcation au quai Chemainus sans surveillance.

[Texte]

• 1555

In contract to this situation, less than five miles away at Crofton—which is under the jurisdiction of Oceans and Fisheries—there is a paid wharfinger in charge, and the general condition is excellent and much envied by Chemainus residents.

I wrote to the minister regarding this, and I received a letter November 12 from the minister, who said:

There is currently a major study being conducted by Transport Canada and the Province of British Columbia to determine the port requirements of coastal communities in that province. When the results of this study are available, which should be in early 1982, decisions regarding the transfer of facilities such as Chemainus Wharf to other departments will be reached.

I wonder if you could give any information as to the status of that study, and also of the Chemainus wharf itself?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the study is just in the process of being completed right now; there have been no decisions taken with respect to any of the facilities. As soon as the report is completed and submitted to us, we will be, hopefully, in a position to take decisions with respect to the varying facilities in British Columbia, and what should be done with them in the future.

Mr. Manly: Can you indicate the general tenor of the conclusions the study is reaching? Would it tend towards the transfer of facilities such as that at Chemainus to the Ministry of Fisheries and Oceans?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I cannot make any comment about the Chemainus wharf for the simple fact that I do not know about that one in particular. The purpose of the study was to determine the future role for each one of the facilities. If there is a non-commercial aspect, a non-commercial transportation aspect, that predominates at a facility, but there is a fishing predominance at a particular facility, then we would look toward the possibility of transferring that facility to the Department of Fisheries and Oceans. When we have had the opportunity to review the results of the study and the conclusions on the individual sites in British Columbia, then we will take steps to effect the necessary reparations if they are to be used as a commercial transport facility, or to effect the necessary transfers if they are to be primarily a fisheries facility.

Mr. Manly: Further questions, Mr. Chairman, regarding search and rescue. We have received representations from constituents about the time lag between when notification of a vessel in distress is reached and when either the crew of a SAR vessel or volunteers are able to proceed. The suggestion has been made that paging devices be made available to both crew members and members of the auxiliary. Has that been considered by your department, and if so, what would be your recommendations?

[Traduction]

Par contraste, à moins de cinq milles de là, à Crofton, on trouve une jetée relevant du ministère des Pêches et Océans, où un surveillant est en poste et où les conditions générales excellentes font l'envie des habitants de Chemainus.

J'ai écrit au ministre à ce sujet, et le 12 novembre, il m'a envoyé une réponse par lettre dans laquelle il disait, et je cite:

Une importante étude est présentement effectuée par Transports Canada et la province de Colombie-Britannique afin qu'on détermine quels sont les besoins portuaires des collectivités côtières situées dans cette province. Lorsque les résultats seront disponibles, soit au début de 1982, on décidera s'il est nécessaire de confier des installations telles que Chemainus à d'autres ministères.

Pouvez-vous nous donner des renseignements sur l'état de cette étude, et également au sujet du quai de Chemainus?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'étude est en voie d'achèvement mais on n'a pas encore pris de décision portant sur aucune des installations qui en ont fait l'objet. Dès que le rapport sera terminé et nous aura été envoyé, nous serons alors en mesure de prendre de telles décisions au sujet des installations diverses de Colombie-Britannique, et quant aux dispositions à prendre à leur sujet.

M. Manly: Pouvez-vous nous donner une idée générale des conclusions de cette études? Est-elle en faveur du transfert des installations comme celle de Chemainus au ministère des Pêches et Océans?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas en mesure de faire quelque remarque que ce soit au sujet de la jetée de Chemainus, tout simplement parce que je ne suis pas au courant de cette question. L'objectif de l'étude est de déterminer le rôle futur de chacune de ces installations. Si dans certaines d'entre elles la vocation est surtout non commerciale et orientée vers la pêche, alors nous envisagerons de les faire relever du ministère des Pêches et Océans. Lorsque nous aurons eu la possibilité de réexaminer les résultats de l'étude et les conclusions auxquelles on est arrivé au sujet de chaque site de Colombie-Britannique, alors nous prendrons des dispositions pour effectuer les réparations nécessaires, si on estime que ces quais serviront au transport commercial, ou de les muter vers le ministère des Pêches et Océans s'ils serviront surtout à la pêche.

M. Manly: Monsieur le président, j'aurais d'autres questions à poser au sujet des recherches et du sauvetage. Certains électeurs se sont plaints des délais entre l'appel de détresse et le moment où un équipage de volontaires ou des spécialistes affectés à la recherche et au sauvetage interviennent. On a donc proposé de doter les équipages et volontaires de disposer de téléavertisseurs. J'aimerais savoir si votre ministère a envisagé cette solution et si tel est le cas, que recommandez-vous?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman with regard to coastguard search and rescue vessels, the vessel would be continually on call during the seasons when they are operative, so there should not be any need for paging devices for coastguard vessels. We would be quite willing to look into whether or not volunteer services would benefit through the use of paging devices. That could be a possibility.

Mr. Manly: I would strongly urge that.

The other concern that has been raised is the fact that coastguard officials have no power to terminate a voyage of a boat, even when that voyage is manifestly unsafe. This can only be done by members of the RCMP, and it would seem to me to greatly facilitate the work of the coast guard and enhance the safety of all concerned if they had the power to terminate voyages that were unsafe. I wonder if you could comment on that and whether there is any progress being made towards getting that kind of jurisdiction.

• 1600

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have been very seriously looking into the pros and cons of according to coast guard officers the status of a peace officer. It is a subject matter which has some advantages and some disadvantages, which I will not go into at the moment, but we are proceeding towards the implementation of a peace officer status on a trial basis in some areas at the present time.

Mr. Manly: Could you indicate which areas it will be?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am sorry, I do not have that information right at hand.

Mr. Manly: Fair enough. One final question, Mr. Chairman, regarding sewage disposal from small craft in the Strait of Georgia, and reading from *The Islands*, which is a publication put out by The Islands Trust in British Columbia, an article by Mike Humphries, I quote:

Currently there are no regulations governing the disposal of sewage from the rapidly increasing number of pleasure craft sailing the strait. Previously there had been talk of imposing regulations regarding holding tanks and pumpout facilities at marinas but nothing was done. One of the reasons for this is the Federal-Provincial dispute over the jurisdictional responsibility for the Strait of Georgia.

I wonder if the witness could indicate if there is any progress being made here. There is growing concern about the pollution in the Strait of Georgia, and we do not want to see this just become a political football between two levels of government.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not know that there is any early resolution of the jurisdictional dispute over the Strait of Georgia, but I would be glad to look into the matter of pollution from pleasure vessels, on Mr. Manly's behalf, to determine what is being done with respect to enforcing regulations respecting those pleasure craft. I would agree with you that there certainly should be, hopefully at least, the possibilities of some kind of an accommodation that would enable the

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ce qui est des navires de recherche et de sauvetage de la Garde côtière, ils sont constamment en disponibilité lorsqu'ils sont en service, par conséquent, il n'est pas nécessaire de doter de téléavertisseurs les équipages. Cependant, nous sommes tout à fait disposés à étudier l'utilité de téléavertisseurs pour les services de volontaires. Ce pourrait en effet être une solution.

M. Manly: Je vous le recommande instamment.

Une autre préoccupation dont on a fait état est le fait que la Garde côtière n'est pas habilitée à annuler une sortie, même s'il est manifestement dangereuse. Seuls les membres de la GRC peuvent le faire, et il me semble que l'on faciliterait grandement la tâche de la garde côtière et qu'on accroîtrait la sécurité de tous si elle avait le pouvoir de mettre fin à tout voyage comportant des risques. Pourriez-vous faire des observations là-dessus et nous dire si l'on obtiendra bientôt ce genre de juridiction.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons étudié sérieusement les avantages et inconvénients d'accorder aux gardes côtiers le statut d'agent de la paix. Il y a donc des avantages et inconvénients, que je n'aborderai pas pour l'instant, mais nous accordons maintenant le statut d'agent de la paix à titre expérimental.

M. Manly: Pouvez-vous nous dire dans quelle région?

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis désolé, mais je ne puis vous le dire au pied levé.

M. Manly: Bon. Une dernière question, monsieur le président, au sujet de l'évacuation des eaux usées des petites embarcations dans le détroit de Georgia. Selon un article de Mike Humphries paru dans *The Islands*, publication de *The Islands Trust* en Colombie-Britannique, et je cite:

À l'heure actuelle, aucun règlement ne régit l'évacuation des eaux-vannes du nombre de plus en plus grand, de bateaux de plaisance empruntant le détroit. On a déjà discuté de la possibilité d'établir des règlements à l'égard des installations de pompage et des réservoirs dans les ports de plaisance, mais rien n'a été fait. Une des raisons en est le conflit fédéral-provincial dans la juridiction sur le détroit de Georgia.

Le témoin peut-il nous dire si des progrès ont été faits. On s'inquiète de plus en plus de la pollution dans le détroit de la baie Georgia, et nous ne voulons pas voir les deux paliers de gouvernement se renvoyer la balle indéfiniment.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas que l'on ait réglé le conflit de juridiction sur le détroit de Georgia, mais je me renseignerai volontiers sur la pollution pouvant être attribuée aux bateaux de plaisance, au nom de M. Manly, pour voir si des règlements ont été établis à cet égard. Je conviens qu'il faudrait prendre des dispositions qui permettraient l'établissement de règlements comme ceux existant dans plusieurs autres provinces.

[Texte]

kind of regulations to be put in place that are in effect in several other provinces with respect to the same matter.

Mr. Manly: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I apologize to the members of the committee and to the witnesses. The members of the Official Opposition who will now leave the committee are not doing so because of any difficulties here in this usually very genial non-partisan group, and I assure the Marine Administrator, through you, that there were many other questions that we would like to have pursued, but some other responsibilities now require us all but Mr. Ellis to leave the committee and return to the chamber. Please accept our apologies for any inconvenience.

Le vice-président: M. Maltais, suivi de M. Ellis.

M. Maltais: Merci, monsieur le président. Je voudrais féliciter le Comité d'avoir choisi un excellent vice-président officiel.

Le vice-président: Je ne faisais que suivre les traces du Comité, monsieur Maltais.

M. Maltais: Voyez, au moment même où on siège ici, j'avais trois comités dont Pêches et Forêts, et Communications et Culture pour la question de Radio-Canada.

Ma première question s'adresse à M. Franche et concerne le colloque que le Québec va tenir au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est prévu pour le début de juin et, semble-t-il, le gouvernement provincial aimerait identifier le fleuve Saint-Laurent comme étant un axe de développement prioritaire en Amérique du Nord et aussi signifier par ce colloque que c'est vraiment la responsabilité du Québec de développer les ports et de développer davantage le commerce et l'industrie via le Saint-Laurent. Est-ce que le Conseil des ports nationaux a un plan d'intervention direct, précis, pour répondre justement à cette initiative du gouvernement du Québec ou si on va simplement les laisser organiser leur colloque sans se présenter à ce genre de manifestation? En fin de compte, le fédéral a quand même une responsabilité importante dans ce domaine.

• 1605

M. Franche: Monsieur le président, le gouvernement fédéral, non pas seulement le Conseil des ports nationaux, mais tout le ministère des Transports, a bel et bien l'intention d'être présent lors de ce colloque. Le ministre des Transports y sera l'un des conférenciers ainsi que moi-même. Tous nos ports du Québec et de l'Ontario seront représentés. Je sais que la garde côtière, et je suis certain que M. Sinclair pourrait en parler un peu plus longuement que moi, la Voie maritime et les groupes de pilotage seront là, parce que dans le cas de cet axe de transport maritime, qui n'est pas un axe futur mais un axe qui existe bel et bien actuellement, c'est vraiment le fédéral qui joue le rôle clé. Nous serons là en bonne et due forme, je puis vous l'assurer.

Le vice-président: Monsieur Maltais.

[Traduction]

M. Manly: Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Monsieur le président, je m'excuse auprès des membres du comité et des témoins. Les membres de l'opposition officielle quitteront maintenant la salle mais ils ne le font certainement pas à cause des difficultés rencontrées au sein de ce groupe généralement objectif; j'assure nos témoins que nous voudrions lui poser bien d'autres questions, mais d'autres responsabilités réclament notre présence à la Chambre sauf M. Ellis. Veuillez accepter nos excuses.

The Vice-Chairman: Mr. Maltais followed by Mr. Ellis.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman. I would like to congratulate the committee for having chosen an excellent Vice-Chairman.

The Vice-Chairman: I was only following in the committees steps, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: As we are sitting here I had three committees including fisheries and forestry and communications and culture concerning CBC.

My first question is directed to Mr. Franche and relates to the conference Quebec will organize on the St. Lawrence Seaway. It should take place at the beginning of June and, it seems the provincial government would like to designate the St. Lawrence River as a priority development axis in North America and to indicate with this conference that it is really Quebec's responsibility to develop ports and trade and industry via the St. Lawrence. Does the Harbours Board Canada have a direct intervention plan to respond to this initiative from the Quebec government or will we simply let them organize this conference without being present? After all, the federal government still has a significant responsibility in this matter.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the federal government, not just the National Harbours Board, but the entire Department of Transport, definitely intends to attend that conference. The Minister of Transport will be one of the speakers, and so will I. All over Quebec and Ontario harbours will be represented. I am sure Mr. Sinclair could give you more details on this than I could, but I know that the coast guard, the seaway, and the pilotage groups will be there, because in the case of this marine transportation axis, not a future axis, but one that actually exists now, the federal government plays the key role. We will be properly represented there, I can promise you that.

The Vice-Chairman: Mr. Maltais.

[Text]

M. Maltais: Je suis bien content, monsieur le président, d'entendre les propos de M. Franche. Cela me rassure, parce que parfois on se demande véritablement si on est capable de montrer à la population tout ce que le gouvernement canadien fait effectivement à partir de la voie maritime du Saint-Laurent, à partir du Saint-Laurent lui-même.

Concrètement, au niveau de la participation du gouvernement fédéral à cette manifestation-là, quelle forme exactement votre intervention prendra-t-elle dans le cadre de la manifestation elle-même? Vous avez dit que le ministre des Transports serait conférencier et vous-même également. Est-ce que vous allez intervenir sous forme d'annonces sur certains plans ou allez-vous montrer la complémentarité qui existe entre l'Ontario, les États-Unis et le Québec, pour donner une vue d'ensemble de ce qui se fait actuellement?

Voici le deuxième volet de ma question. Est-ce que vous avez suffisamment de matériel, est-ce que c'est assez étayé pour démontrer à la face du Québec que c'est quand même le fédéral, le gouvernement canadien qui a toujours assumé le leadership dans cela et qu'il entend le conserver?

Le vice-président: Je pense, monsieur Franche, que M. Maltais voudrait que le gouvernement fédéral montre immédiatement sa carte avant la conférence, mais dans le contexte actuel, je comprends ses intentions... Peut-être que vous pourriez répondre quand même, sans nécessairement dévoiler tout notre intérêt qui pourrait être plus précisément décrit lors de la conférence.

M. Maltais: Monsieur le président, juste une précision. C'est pour m'assurer qu'on est vraiment conscient du fait qu'on a un rôle important à jouer afin de sensibiliser l'opinion publique aux réalisations du gouvernement canadien. Je ne veux pas avoir le plan détaillé, mais je veux m'assurer qu'il y a des choses concrètes qui vont être faites à ce moment-là.

M. Franche: Monsieur le président, je puis vous assurer qu'il y aura des choses concrètes de faites, et cela s'attaquera à deux volets: premièrement, la population en général, et deuxièmement, les utilisateurs réels de cet axe. Du côté de la population en général, Transports Canada aura un kiosque unifié de tous ses intervenants dans le domaine maritime; il est en voie de préparation dans le moment et, nous l'espérons, pourra montrer à la population le rôle primordial que nous y jouons tous. Il y aura de la documentation, il y aura du personnel de Transports Canada et du Conseil des ports nationaux qui sera là pour informer la population en général; et évidemment, les interventions pendant le colloque lui-même se feront par le truchement du ministre des Transports, de moi-même, et grâce aux questions qui seront posées, je suppose.

M. Maltais: Parfait! Dans un autre ordre d'idées, monsieur le président, j'aimerais poser une question au président du Conseil des ports nationaux, M. Sinclair, sur la Loi 92 qui va être présentée concernant des modifications aux autorités portuaires, etc... J'aimerais savoir le fond de votre pensée. Cette forme de consultation, ou appelez cela comme vous voudrez, est-ce que vous trouvez que c'est une formule excellente pour l'administration d'un port national? A Sept-Îles, actuellement,

[Translation]

Mr. Maltais: Mr. Chairman, I am very pleased to hear Mr. Franche's statement. It reassures me, because sometimes we really wonder if it is possible for us to show the people all the Canadian government accomplishes through the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence itself.

Concretely, as far as the federal government's participation in that conference is concerned, just what form will your participation take? You stated that the Minister of Transport and you would be speakers. Will you be making announcements at some level, or will you be describing the complimentary efforts made by Ontario, the United States and Quebec, in order to give an overview of what is being accomplished right now?

Now for the second part of my question. Do you have enough material and is it well enough supported to show Quebec that the federal government, the Canadian government, has in fact always taken a leadership role in this area, and intends to do so in future.

The Vice-Chairman: Mr. Franche, I think Mr. Maltais would like the federal government to show its hand immediately, before the conference; in the present context I do understand his intentions. Perhaps you could still answer without necessarily revealing all our interests which might be better disclosed at the conference.

Mr. Maltais: Mr. Chairman, just one point. I just want to make sure that we are truly aware that we have an important role to play in making public opinion conscious of Canadian government achievement. I do not want to have all the plans in details, but I want to be sure that something concrete will be done at that time.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I can assure you that something concrete will be done on two levels: first, the population, at large, and second, the actual users of the seaway. As far as the population at large is concerned Transport Canada will have a stand representing all its marine operations: it is now being prepared, and we hope it will show the people the essential role we all play in that area. There will be documentation, and Transport Canada, and National Harbours Board staff to provide information to the population at large; obviously, information will be provided during the conference itself by the Minister of Transport, myself, and through the questions which I imagine will be asked.

Mr. Maltais: Perfect. In another context, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Sinclair the Chairman of the National Harbours Board, a question on Bill C-92 which will deal with changes to port authorities and so on. I would like to know just what your thinking is on that. In your opinion, is this type of consultation, or whatever you want to call it, an excellent formula for the administration of a national port? At the present time there are problems in Sept-Îles because, at the

[Texte]

on a des problèmes parce que les gens ont beaucoup plus de frustration, au niveau de l'administration, que de satisfaction à travailler avec le personnel officiel du Conseil des ports nationaux. Je crois que les autorités font de l'excellent travail, je pense à M. Tremblay et son équipe, mais je sais que l'autorité portuaire actuelle a quand même des difficultés à concilier son rôle avec celui des administrateurs officiels. Compte tenu du fait que la loi va être présentée bientôt, j'ai des réserves sur ce genre d'administration-là, parce que vous découragez ou on décourage davantage les gens qui sont nommés à ces endroits-là et qui voudraient travailler honnêtement et de façon efficace..., et qui, finalement, se rendent compte à l'usage que ce sont des gens qui sont là beaucoup plus pour regarder passer les choses que pour les influencer, je pense.

• 1610

Il y a par exemple le fait que le Conseil des ports nationaux, à Sept-Îles, a fait de l'excellent travail pour réaliser le projet de Pointe-Noire, mais jamais l'autorité portuaire locale n'a été associée à ce développement-là, et cela a amené des difficultés. Alors, j'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

Le vice-président: Monsieur Sinclair ou monsieur Franche.

M. Franche: Ecoutez, le rôle de l'administration portuaire a toujours été assez difficile, parce que c'est une administration portuaire qui n'a pas vraiment d'autorité; elle joue un rôle consultatif auprès du ministre des Transports, et c'est un peu pour cela évidemment que vous faites allusion au projet de loi 92 que le ministre des Transports va déposer. C'est difficile, dans le contexte de la loi actuelle du Conseil des ports nationaux, car la responsabilité est clairement fixée par le Parlement, à un endroit, et avec notre personnel. Et c'est plus difficile dans un contexte comme celui de Sept-Îles: on connaît la situation économique qui n'est pas mirobolante, bien au contraire. Les problèmes économiques sont très difficiles et il y a là un appareil, une machine, si vous voulez, une organisation qui doit prévoir ou essayer de satisfaire les exigences de développement avec des contraintes budgétaires..., et des cargos à manutentionner. C'est extrêmement difficile, je le conçois très bien. J'apprécie vos remarques envers le directeur du port qui, lui aussi, a un rôle très difficile à jouer.

M. Maltais: Je vous demande clairement s'il ne serait pas préférable d'abolir l'autorité portuaire et de laisser fonctionner l'administration normale, c'est-à-dire vous et votre personnel, plutôt que de mettre en parallèle des gens qui finalement n'ont pas de responsabilité directe. Vous me disiez tout à l'heure qu'ils ont un rôle consultatif auprès du ministre, mais jamais le ministre ne leur a demandé quelque conseil que ce soit. Alors, à quoi cela sert-il?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, il m'est très difficile de répondre à la question, à savoir s'il devrait être aboli ou pas. Cette question-là devrait être posée au ministre, car c'est lui qui est responsable des administrations portuaires..., de les créer, de les nommer, etc. Je pense que vous me mettez dans une situation peut-être un peu difficile en tant que président.

[Traduction]

administration level, people are much more frustrated than satisfied about working with the official staff of the National Harbours Board. I think that the authorities, such as Mr. Tremblay and his team, are doing excellent work, but I know that the present port authority is having trouble reconciling its role with the role of the official administrators. Since the bill is soon going to be presented, I would like to voice my reservations on that type of administration. I think it is rather discouraging to the people appointed in those areas who would like to work honestly and efficiently and who realize, in time, that they are more to watch things happen than to make things happen.

The fact is that the Harbours Board at Sept Isles did an excellent job on the Pointe-Noire project, but the local port authority was never associated with the development which caused difficulties. I would like to know what you think about this.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair or Mr. Franche.

Mr. Franche: The port authority's role has always been difficult because in point of fact it has no authority, its role being a consultative one with the Department of Transport. That is probably why you mentioned Bill C-92 which is to be tabled by the Department of Transport. It is difficult under the existing National Harbours Act which clearly spells out responsibilities as far as personnel is concerned. Things are still more difficult in Sept Isles where the economic situation is far from brilliant. We have an organization which is supposed to meet development requirements taking into account budget restraints and cargoes that have to be handled. It is a difficult situation. The Port's director has not got an easy role either.

Mr. Maltais: I am asking you whether it would not be better to do away with the port authority all together and let your own personnel take things over rather than entrusting the task to people who have no direct responsibilities. You were saying just a while ago that they had a consultative role within the department. As far as I know the minister never asked them for any advice whatsoever. So what is the point of all this?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: It is not up to me to say whether the port authority should be abolished or not. It is up to the minister in charge of port authorities to decide. You are placing me in a rather awkward situation.

[Text]

M. Maltais: On va vous rendre cela plus facile.

Le vice-président: Vous pouvez la passer . . . Allez-y, monsieur Maltais.

M. Maltais: Simplement pour ma satisfaction personnelle . . . Je trouve que cela complique l'administration plutôt que de la simplifier, parce qu'on ne sait pas avec qui travailler concrètement. Je sais que M. Tremblay et son équipe n'ont pas de difficulté; tout va très bien. Seulement, lorsqu'on doit rencontrer l'autorité portuaire et que ces gens-là vous disent qu'ils aimeraient travailler un peu plus fort, on se demande si c'est seulement dans la région de Sept-Îles qu'on a ce problème-là ou si on l'a aussi ailleurs.

J'aimerais en parler directement au ministre, parce que vous savez, le problème des gouvernements, actuellement, c'est ceci: sous prétexte d'être très démocratique, sous prétexte de faire participer les citoyens, on crée toutes sortes de comités, mais à la fin, je pense, cela peut se retourner contre l'institution elle-même puisque les gens en viennent à être démobilisés avec le temps.

Le vice-président: Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Maltais: Je pose ma question au ministre?

M. Franche: S'il vous plaît?

M. Maltais: Un autre sujet: concernant . . .

Le vice-président: Dernière question.

M. Maltais: J'en avais . . .

Le vice-président: Je pense que vous pourrez poser des questions au deuxième tour aujourd'hui, monsieur Maltais. On a seulement M. Ellis . . . D'ailleurs, je passe immédiatement à M. Ellis puis y on reviendra . . .

Well, Mr. Ellis, I think you have a lot of time today:

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I am glad to see that you are still with us.

Mr. Ellis: Well, I would have hated to miss the opportunity to follow up on the other day.

I want to start right in by echoing what Mr. Forrestall said. As you know, there are some extenuating circumstances in the House, and that is why my colleagues are not here. Mind you, had I had my way, I would have asked them to stay away so I could have the full time myself.

Now, Mr. Chairman, I have so much material, I am not quite sure where to start, but I think I should start by dealing with the documents that, I presume, were tabled by the Chairman of the Harbours Board at the beginning of the meeting.

• 1615

I have a telex, having to do with the Ridley Island stacker reclaimers. In the questioning on Tuesday last, we specifically spoke about a telex having to do with the bucket wheels. This

[Translation]

Mr. Maltais: We will try to make things easier for you.

The Vice-Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: I feel that far from simplifying the administration, this makes it more complicated because one does not know who is fully in charge. I know that as far as Mr. Tremblay and his team are concerned there are no problems. However, when people from the port authority say that they would like to work harder, I wonder whether this problem arises only at Sept Isles or elsewhere also.

I am planning to raise this question with the minister because that is one of the problems that governments are running into; all kinds of committees are set up supposedly to permit citizen participation but I am afraid that the end results will be just the opposite.

The Vice-Chairman: Do you have any comments?

Mr. Maltais: Do I address my question to the minister.

Mr. Franche: Yes, please do.

Mr. Maltais: Another question . . .

The Vice-Chairman: That is your last question.

Mr. Maltais: I had . . .

The Vice-Chairman: You will get another chance during the second round, Mr. Maltais. Mr. Ellis will now have the floor, and then we will go to the second round.

Monsieur Ellis, allez-y; vous avez le temps aujourd'hui.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le président: Je suis heureux de constater que vous êtes encore ici.

M. Ellis: Je m'en serais voulu de manquer l'occasion de continuer mon intervention de l'autre jour.

Pour reprendre ce que M. Forrestall disait tantôt, mes collègues sont absents pour d'excellentes raisons. Si j'avais pu, je leur aurais demandé de ne pas venir afin de pouvoir moi-même disposer de tout le temps.

Je ne sais vraiment pas par quoi commencer. Prenons le document déposé en début de séance par le président du Conseil des ports nationaux.

J'ai ici un télex concernant les empileurs-récupérateurs de l'île de Ridley. Au cours de la réunion de mardi dernier, il a été question d'un télex concernant les roues à godet. Or ce

[Texte]

telex has absolutely nothing to do with the bucket wheel. This telex has to do with the large ball/race slew bearing and we dealt with that at some length on Tuesday. So I can only assume then that there is not a telex, because my clear understanding is that the specification that was given by the National Harbours Board through Swan Wooster, was, in fact, met exactly by Stephens-Adamson in their initial bid.

Now, I think it is also fair to establish right now that common practice in bids of this sort is to—after the bids close—call in the bidders for clarification of certain specific details. So, even if Stephens-Adamson had supplied the exact details of the bucket wheel later, it would not have been outside the standard practice, because this is commonly done.

Now having dealt with that one, I want now to go to another item that we dealt with last Tuesday, and you will recall, Mr. Chairman, that last Tuesday we dealt with only two memos because of the reluctance of the Chairman of the Harbours Board and, in fairness, the Transport Minister, to table the other two memos. We dealt with memos dated March 2 and April 23. And I find it passing interesting that in the third memo that we received—the one dated March 2—Mr. Franche says, and he is dealing with IHI and the building of the stacker-reclaimer:

It has a history of reliability. Three such heavy-duty machines, larger than RTI's requirements, had been operational for 10 years . . .

And then I go to the last memo, the one dated April 23, and we are dealing again with the same IHI, 60-metre boom stacker-reclaimers, and I quote:

Given the fact that it had not built one of this boom-length to date . . .

And, I think, Mr. Chairman, that deals with the long list of equipment that we heard from the Chairman of the National Harbours Board the other day. However, the fact still remains, that the company which was given this tender, has never built a machine of that nature to this date and the company that was turned down—the Canadian company which would have provided many hundreds of thousands of man-hours of jobs—has, in fact, got 25 machines in place.

Now, Mr. Chairman, I want to move on to—

The Vice-Chairman: Do you want Mr. Franche, to comment on the telegram—

Mr. Ellis: Well, we may want to comment on that first, because they are statements of fact.

The Vice-Chairman: No, no, but on the telegram, for one thing.

Mr. Ellis: On the telex, okay. Yes. These are statements of fact.

The Vice-Chairman: Yes. Mr. Franche

Mr. Franche: Mr. Chairman, if I misinterpreted the request of members of the committee, then I must apologize. I under-

[Traduction]

télex-ci n'a rien à voir avec les roues à godet. Il est question ici de la grosse installation de convoyage dont nous avons discuté assez longuement mardi dernier. Il faut croire dans ces conditions qu'il n'y a pas eu de télex étant donné que les spécifications du Conseil des ports nationaux telles que transmises par Swan Wooster correspondaient dans tous les détails au cahier des charges soumis par Stephens-Adamson.

Je tiens à souligner à ce propos que généralement lorsqu'il y a appel d'offres, une fois que toutes les soumissions ont été déposées, on communique aux soumissionnaires certains détails précis. Donc, même si ce n'est que plus tard que Stephens-Adamson a soumis les détails relatifs à la roue à godet, ceci est quand même conforme à la procédure normale.

Vous vous souvenez monsieur le président que mardi dernier il n'a été question que de deux aides-mémoires, le président de la Commission des ports ainsi que le ministre des Transports ayant refusé de déposer les deux autres. Il a donc été question de deux aides-mémoires datés des 23 avril et 2 mars. Or dans l'aide-mémoire du 2 mars il est question de la construction d'un empileur-récupérateur, M. Franche dit ce qui suit:

La firme a toujours été fiable. 10 grosses installations de ce genre, plus importantes que celles prévues dans les spécifications de RTI, fonctionnent depuis 10 ans déjà.

Dans l'aide-mémoire du 23 avril où il est toujours question de IHI et de la flèche de 60 mètres de l'empileur-récupérateur, il est dit ce qui suit:

Étant donné que la firme n'a rien construit de cette dimension jusqu'à présent . . .

Il s'agit en l'occurrence, monsieur le président, de la longue liste d'équipement cité par le président du Conseil des ports nationaux. Il n'en reste pas moins que la firme qui a enlevé l'affaire n'avait jamais construit d'équipement de ce genre auparavant alors que la firme canadienne dont l'offre a été rejetée en a déjà construit 25 et que ce contrat aurait apporté des centaines de milliers d'heures de travail.

Je voudrais maintenant monsieur le président passer à autre chose.

Le vice-président: Auriez-vous quelque chose à dire au sujet de ce télégramme, monsieur Franche?

M. Ellis: Je voudrais commencer par les faits.

Le vice-président: Commençons par le télégramme si vous le voulez bien.

M. Ellis: Oui le télex.

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Je m'excuse, monsieur le président, s'il y a eu un malentendu concernant la demande des membres du

[Text]

stood at the last meeting, that I was requested to make the proof as to where Stephens-Adamson had authorized that their price be increased and so I have tabled, Mr. Chairman, the document which, under Appendix III, states:

In the meantime, we have estimated price extra on budget, plus or minus 10 per cent, basis for total of 2 machines at 1,128,320 dlsr Cdn.

And beyond that, at a meeting on January 11, which was subsequently shown in the minutes of that meeting, dated January 12, by Stephens-Adamson, under a signature of Mr. Christie, they confirm a precise price which they could not at that date of January 6. That is what I understood the committee had asked for—for proof that the increased had occurred.

• 1620

On the question of the bucket wheel, I did not realize that you wished to know if there was a document. I do have one. It is not translated, but it is very short, and I can read it into the record if you so wish.

The Vice-Chairman: Could you read it into the record and state date and who signed it?

Mr. Franche: Yes.

January 8, 1982

Attention Messrs. A.J. Carmichael and K.N. Fletcher:

And by the way, those are employers of Swan Wooster.

Reference: Ridley Island stacker reclaimers, Contract No. 21246-201-C, Proposal No. 23063.

Further your telex of January 7 and telecom earlier today, we are pleased to clarify proposed new bucket wheel information as follows:

- A) Bucket volume 1.69 M3
- B) Ring space volume 0.55 M3
- C) Rotational speed 7.12 r.p.m.

We look forward to discussing this matter further when we meet January 11, 1982.

Regards T.B. Christie

Stephens-Adamson

Belleville, Ontario.

That is the telex, sir.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, that is correct. But the point the Chairman of the National Harbours Board made the other day was that the initial tender did not meet specification. The fact is the initial tender did meet specification. What the Chairman read out just a few moments ago is details of that bucket wheel; the bucket's facing and so on. I go back, as I did, and I will not repeat them all, because it would take up too much time—but the free digging rate, the peak theoretical capacity, and the peak theoretical volumetric capacity were identical, in the bid of Stephens-Adamson, to the request by

[Translation]

comité. J'avais cru comprendre qu'on m'avait demandé de déposer les documents prouvant que Stephens-Adamson avait autorisé une augmentation des prix figurant dans leur offre. Je vais donc déposer le document figurant à l'annexe III, document libellé comme suit:

Entre-temps, nous estimons que pour deux machines, les prix réels dépasseront les prévisions de 1,128,320 de dollars canadiens, plus ou moins 10 p. 100.

Au cours de la réunion du 11 janvier dans le compte rendu qui figure dans le fascicule du 12 janvier, M. Christie au nom de Stephens-Adamson a confirmé l'offre qu'il n'avait pas été en mesure de faire le 6 janvier. C'est ce que le comité avait réclamé, la preuve qu'il y avait eu des augmentations.

Quant à la roue à godets, je n'avais pas compris que vous me demandiez un document. J'en ai un, effectivement, ça n'est pas traduit, mais c'est très court et je peux vous le lire si vous le souhaitez.

Le vice-président: Pouvez-vous nous le lire et préciser la date du document et par qui il a été signé.

M. Franche: Oui.

8 janvier 1982

À l'attention de MM A.J. Carmichael et K.N. Fletcher:

Soit dit en passant, ce sont les employeurs de Swan Wooster.

Référence: Empileurs-récupérateurs de *Ridley Island*; contrat numéro 21246-201-C, Proposition numéro 23063.

Suite à votre Télec du 7 janvier et communication télécom d'aujourd'hui, nous avons le plaisir de compléter les informations relatives à la nouvelle roue à godets:

- A) Volumes des godets 1.69 M3
- B) Volumes entre godets 0.55 M3
- C) Vitesse de rotation 7.12 t/min

Nous nous ferons un plaisir de discuter de cette question avec vous lorsque nous nous rencontrerons le 11 janvier 1982.

Bien à vous, T.B. Christie.

Stephens-Adamson

Belleville, Ontario.

Voilà le texte du télex, monsieur.

M. Ellis: Monsieur le président, c'est exact. Mais le président de la Commission des ports nationaux a expliqué l'autre jour que la première offre n'était pas conforme aux spécifications. Or, cette offre était bel et bien conforme aux spécifications. Ce que le président a lu tout à l'heure, ce sont les détails de cette roue à godets; le revêtement des godets, etc. Si je parle de toutes ces caractéristiques, c'est que je n'ai pas l'intention d'y revenir car cela prendrait trop de temps, je constate que le rythme en excavation libre, la capacité théorique maximum et la capacité volumétrique théorique maximum tous ces facteurs

[Texte]

Swan Wooster in their initial tender. All we have been given just now are filling-in details of the spacing of the buckets and the size of the actual wheel and the speed of the wheel.

I want to go a little further with that. There has been a criticism that the speed of the wheel was too fast. That is a criticism that comes out of the memo from the Chairman of the National Harbours Board; and I really want to make one further comment, that having built some 25 of these machines, I think Stephens-Adamson has some idea of how fast these wheels should go. In fact, it is not as fast as one presently working on the west coast made by Demag in Germany. So while one might argue, I think the experience of this company, this Canadian company, and the one that is being used out there which in fact turns faster, made by a German company, would indicate that their ability to decide on the speed of the bucket wheel is quite within their capacity.

Mr. Chairman, having done that, I want to go on to the memo from the Chairman of the Harbours Board dated April 23. In that memo, in the first two pages—and I will not deal with this in detail—the Chairman of the National Harbours Board spent some time pointing out where he agreed with Stephens-Adamson, and in fact he pointed out that he had perhaps not understood that sort of thing and that the Stephens-Adamson memo had been correct in a number of details. It goes on to say, again, that Stephens-Adamson knew it was not meeting the specifications in its documented bid of December 18.

Mr. Chairman, I suggest to you that is not a true statement. The next paragraph goes on to say:

... did not meet the specifications of Swan Wooster with respect to the bucket wheel capacity ...

—and I think we have laid that one to rest now. The bucket wheel capacity is exactly what was asked for. The second item, “the boom belt trough angle”—let me deal with that one for a minute. Mr. Chairman, through you to the Chairman of the National Harbours Board, what do you understand to be wrong with the boom belt trough angle in the tender of Stephens-Adamson?

• 1625

Mr. Franche: Mr. Chairman, before coming to that part of the question, I must again state what was said on page 4 of my memo of April 23, where, in the second paragraph, I state that, as an example of the comparisons made by Swan Wooster, the peak theoretical volumetric capacity—PTVC—of the bucket wheel in the initial bid of Stephens Adamson was 36 per cent below specifications. After discussions with Swan Wooster, in my opinion, it remains that their initial bid did not meet the specifications.

I gave that as an example. When I come to the 45 degree trough angle, the initial proposal, again by Stephens Adamson,

[Traduction]

sont identiques dans l'offre de Stephens-Adamson et dans l'appel d'offres de Swan. Jusqu'à présent, on nous a seulement mentionné des détails comme l'espacement des godets et la taille de la roue proprement dite ainsi que la vitesse de celle-ci.

J'aimerais bien aller un peu plus loin. On a dit que la vitesse de la roue était trop grande. C'est une critique qui se trouve dans le memorandum du président de la Commission des ports nationaux; personnellement, je tiens à observer qu'après avoir construit quelques 25 machines de ce genre, Stephens-Adamson doit avoir une bonne idée de la vitesse que doivent atteindre ces roues. En fait, le modèle n'est pas aussi rapide qu'une roue qui fonctionne actuellement sur la côte ouest et qui est fabriquée par Demag en Allemagne. On peut donc aisément conclure qu'en se basant sur son expérience passée et sur l'expérience de cette roue construite par une compagnie allemande qui est plus rapide, cette compagnie devrait être parfaitement en mesure de décider de la meilleure vitesse possible pour la roue à godets.

Monsieur le président, cela étant fait, je passe au memorandum du président de la Commission des ports nationaux datée du 23 avril. Dans les deux premières pages de ce document, et je ne les rapporterai pas en détails, le président de la Commission des ports nationaux souligne les points sur lesquels il est d'accord avec Stephens-Adamson et ajoute qu'il s'est probablement mépris et que dans un certain nombre de détails le memorandum de Stephens-Adamson était en réalité exact. Il répète ensuite que Stephen-Adamson savait que son offre documentée du 18 décembre n'était pas conforme aux spécifications.

Monsieur le président, à mon avis, ça n'est pas exact. Le paragraphe suivant précise:

... n'était pas conforme aux spécifications de Swan Wooster pour ce qui est de la capacité de la roue à godets ...

... je crois que la cause est maintenant entendue. La capacité de la roue à godets est exactement conforme à ce qui avait été demandé. J'arrive maintenant à la deuxième chose, le problème du «cheneau du convoyeur de volée». Monsieur le président, monsieur le président de la Commission des ports nationaux, d'après vous, qu'est-ce qui ne va pas dans le cheneau du convoyeur de volée proposé par Stephens-Adamson dans sa soumission?

M. Franche: Monsieur le président, avant d'en venir à cette partie-là de la question, je dois vous répéter ce que j'ai dit à la page 4 de mon mémoire du 23 avril, au deuxième paragraphe: comme je l'ai déjà observé dans ce document, donc, à titre de comparaison proposée par Swan Wooster, la capacité volumétrique théorique maximum—PTVC—de la roue à godets dans la première offre de Stephens Adamson était de 36 p. 100 inférieure aux spécifications. Même après en avoir discuté avec Swan Wooster, je suis convaincu que cette première offre n'était pas conforme aux spécifications.

Je vous en parle à titre d'exemple. Quant à l'angle de 45 degrés du cheneau, dans sa première proposition Stephens

[Text]

was 35 degrees. 35 degrees means, and I do not have the experience of Swan Wooster—and I say that, but I did spend over six hours lately in Vancouver about two weeks ago on this whole stack of reclaim issues to understand it even better—that the trough angle . . . If you drop the angle, the amount of coal makes . . . like a dome as it travels on it, and the steeper the angle, the better you will hold it on the belt itself.

Stephens Adamson at the meeting of January 11, said, yes, if you want 45 degrees we will supply it if required, but we have to discuss it further. This has to do, Mr. Chairman, with the fact that in the design of stacker reclaimers by Stephens Adamson, as they say in the jargon out there, they have an inverted curve on their arm that stacks or reclaims, especially in the reclaiming position. As you drop your arm, this inverted curve adds additional stresses to your rubber belt. So obviously, I suspect they prefer to have 35 degrees than 45 degrees and that is why they said “if required”, and we have to discuss it further. In their initial bid, they offered 35 degrees, Mr. Chairman.

Mr. Ellis: Okay. Well, Mr. Chairman, we will go back and do this one more time. I will deal with that 35/45 degrees in a few moments, because, frankly, it is a crock, but let us go to the peak theoretical volumetric capacity that was required by Swan Wooster. Mr. Chairman, the Harbours Board: What was that figure?

Mr. Franche: I am saying 36 per cent below specs as information—

Mr. Ellis: I do not want percentage below specs. What was the spec asked for by Swan Wooster?

Mr. Franche: I do not have that available right now.

Mr. Ellis: Let me tell you that it is 6,500 tonnes per hour.

Mr. Franche: Okay.

Mr. Ellis: The spec offered by Stephens Adamson was 6,500 tonnes per hour. Now, how can that be 36 per cent below? My suggestion, Mr. Chairman, that the Chairman of the Harbours Board, perhaps, is not necessarily aware of all these figures; I think he may well have been given some false information by the consulting engineers, but I suggest to him that faced with the fact that the offer by Stephens Adamson was exactly the same as the request of Swan Wooster. This statement, then, which I had underlined to deal with later, being 36 per cent below specifications, is frankly not true. Unless the Chairman of the Harbours Board can show me some documentation, I suggest that is frankly not true.

The Vice-Chairman: Mr. Franche, do you have anything to say to that statement? It is a basic disagreement, that is obvious.

Mr. Franche: A basic disagreement, Mr. Chairman, as to whether information supplied to me by Swan Wooster was right or false.

[Translation]

Adamson proposait 35 degrés. Je suis loin d'avoir l'expérience de Swan Wooster, mais, il y a environ deux semaines, j'ai passé plus de six heures à Vancouver à étudier toute cette question si bien que je la comprends un peu mieux; un angle de cheneau de 35 degrés . . . si vous ouvrez l'angle, plus vous forcez le charbon transporté à former une sorte de dome; d'autre part, plus l'angle est aigu, moins le charbon s'échappe du convoyeur proprement dit.

A la réunion du 11 janvier Stephens Adamson a dit que oui, si vous voulez un angle de 45 degrés, nous vous le donnerons, mais nous allons devoir en discuter. Monsieur le président, cela est lié au fait que les empileurs-récupérateurs de Stephens Adamson sont dotés d'un bras empileur ou récupérateur qui a une courbe inversée, surtout dans la position de récupération. Au fur et à mesure que le bras baisse, cette courbe inversée exerce une pression supplémentaire sur le convoyeur de caoutchouc. Par conséquent, j'ai l'impression qu'ils préfèrent un angle de 35 degrés à un angle de 45 degrés et c'est la raison pour laquelle ils ont dit qu'ils changeraient les spécifications «sur demande», et ajouté que ce serait matière à discussion. Mais monsieur le président, dans la première offre, il s'agissait d'angles à 35 degrés.

M. Ellis: Très bien. Monsieur le président, reprenons cela à zéro, si vous le voulez bien. Je reviendrai tout à l'heure à ces angles à 35 ou 45 degrés parce que je vous avoue que je ne suis pas convaincu. Mais parlons maintenant de la capacité volumétrique théorique maximum exigée par Swan Wooster. Monsieur le président, la Commission des ports . . . rappelez-moi le chiffre?

M. Franche: D'après les informations, 36 p. 100 de moins que les spécifications.

M. Ellis: Je ne veux pas le pourcentage d'infériorité; je veux savoir quelles étaient les spécifications de Swan Wooster?

M. Franche: Je ne les ai pas sous la main.

M. Ellis: Et bien, je peux vous le dire, 6,500 tonnes l'heure.

M. Franche: D'accord.

M. Ellis: Stephens Adamson, de son côté, a offert 6,500 tonnes l'heure. Comment diable pouvez-vous dire que c'est inférieur de 36 p. 100? Monsieur le président, le président de la Commission des ports nationaux n'est pas forcément au courant de tous ces chiffres, mais il est possible que les ingénieurs lui aient donné des chiffres erronés. Quoi qu'il en soit, il doit se rendre à l'évidence, l'offre de Stephens Adamson correspondait exactement aux spécifications de Swan Wooster. On peut donc dire qu'il est faux que cette offre ait été de 36 p. 100 inférieure aux spécifications. A moins que le président de la Commission des ports nationaux ne me prouve le contraire, je pense que c'est faux.

Le vice-président: Monsieur Franche, avez-vous quelque chose à répondre? Il y a là désaccord indéniable.

M. Franche: Fondamental même, monsieur le président, nous ne sommes pas d'accord sur l'exactitude des informations qui m'ont été fournies par Swan Wooster.

[Texte]

Mr. Ellis: That is correct. I am not suggesting, Mr. Chairman—through you to the Chairman of the Harbours Board—that he is making a false statement. I want to make that very, very clear. I am not making that accusation at all. I suggest that the material supplied to the Chairman of the Harbours Board has been inaccurate.

Let me go on to deal with the next one then, because I doubt that the Chairman of the Harbours Board . . . I do not expect him to have that detailed answer here. Let me deal with the trough angle. Let me tell you that Stephens-Adamson has supplied literally miles of conveyor belts, handling every kind of abrasive material that is known to be handled in Canada. All the conveyor belts with the Great Canadian Oil Sands handling tar sands were built and supplied by Stephens-Adamson. A large percentage of those used at Syncrude were supplied by Stephens-Adamson. Virtually all at Seven Islands, Quebec, used by the Iron Ore Co. of Canada there, were supplied by Stephens-Adamson. They have the capacity to handle a conveyor belt—and Mr. Chairman, you might be interested in this—they have the capacity to handle conveyed material absolutely vertically. They have done it. I have watched them do it. When they say that they prefer, in their experience, to supply a 35-degree angle, I suggest that perhaps they have a very good reason for doing so. However, if the specifications of Swan Wooster are 45 degrees, they stated very carefully that yes, they would provide 45 degrees. I fail to see how, on page 3 of the memo of the Chairman of the Harbours Board, that can be a reason for disqualifying them, when they state categorically that they are prepared to supply exactly the angle that is required by the consulting engineers. Would the Chairman of the Harbours Board agree that that is not a reason for disqualifying them?

• 1630

Mr. Franche: Mr. Chairman, again in the evaluation when you look at the trough angle at 45 degrees, and I say "if", if required, which they have quoted, and they said subject to further discussions—

Mr. Ellis: That is right.

Mr. Franche: That is quite correct? Therefore there is a reason for them, with the consulting engineer . . . They have had concerns and they have had, I would say, a reticence about supplying 45 degrees instead of 35.

Mr. Ellis: That is right, as a result of their many years of experience.

Mr. Franche: Also as the result, I think, of the many years of experience of Swan Wooster. With due respect, Mr. Chairman, I guess they consider that 45 degrees can be achieved and can be achieved better by the other type of machine, which does not have this inverted curve aspect. They have finally, as consultants, to advise on the total of all the aspects as to why one machine is better than another one. That is the way they did it to us.

[Traduction]

M. Ellis: C'est exact. Loin de moi l'idée de prétendre que le président des Ports nationaux cherche à nous tromper; je tiens à ce que cela soit bien entendu. Je pense seulement que les documents qui lui ont été fournis n'étaient pas exacts.

Passons maintenant à la question suivante car je doute que le président de la Commission des ports nationaux . . . j'imaginais qu'il ne doit pas avoir sous la main une réponse détaillée à cette question. Je reviens maintenant à l'angle du cheneau. Pour commencer, je vous assure que Stephens Adamson a fabriqué littéralement des milles et des milles de convoyeurs destinés à toutes les sortes possibles de matériaux abrasifs manipulés au Canada. Tous les convoyeurs utilisés par la *Great Canadian Oil Sands* qui exploite les sables bitumineux ont été construits et fournis par Stephens-Adamson. C'est cette même société qui a fourni un pourcentage important de convoyeurs à Syncrude. Presque tous les convoyeurs en utilisation à Sept-Iles, au Québec, par *Iron Ore Co. of Canada* ont également été faits par Stephens-Adamson. Ils possèdent la technique des convoyeurs—et monsieur le président, la chose vous intéressera peut-être, ils peuvent transporter des matériaux par convoyeurs presque à la verticale. Ils l'ont fait, j'en ai été témoin. Lorsqu'ils disent préférer, à cause de leur expérience, les convoyeurs ayant un angle de 35 degrés, je prétends que c'est parce qu'ils le font déjà. Cependant, si les devis de Swan Wooster précisent 45 degrés, ils ont très prudemment déclaré que oui, ils offriraient 45 degrés. Je ne comprends pas très bien pourquoi à la page 3 du mémoire du président du Conseil des ports nationaux on invoque cette raison pour les disqualifier, alors qu'ils ont déclaré de façon catégorique qu'ils étaient disposés à fournir exactement l'angle exigé par les ingénieurs-conseils. Est-ce que le président du Conseil des ports nationaux convient qu'il ne s'agit pas là d'une raison pour les disqualifier?

M. Franche: Monsieur le président, je reviens de nouveau à l'évaluation, à propos de l'angle du cheneau 45 degrés, et je dis «si», s'il est exigé, ils l'ont cité, pour dire ensuite sujet à d'autres discussions . . .

M. Ellis: C'est exact.

M. Franche: C'est tout à fait exact? Par conséquent, ils avaient leurs raisons, de même que l'ingénieur-conseil . . . Ils avaient donc des inquiétudes, je dirais même une certaine réticence à fournir 45 degrés au lieu de 35.

M. Ellis: C'est exact, à cause de leurs nombreuses années d'expérience.

M. Franche: C'est le résultat également, je crois, des nombreuses années d'expérience de Swan Wooster. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, ils considéraient je crois que 45 degrés pouvait être obtenu beaucoup mieux avec l'autre type de machine, qui ne présente pas de courbe inversée. En tant qu'expert-conseil, ils ont finalement à conseiller, en se fondant sur tous les aspects de la question, une

[Text]

Mr. Ellis: Okay. Just a final one, then we will go back to another one. Mr. Chairman, I think he did it inadvertently, but Mr. Franche made a statement just a moment ago, and I think that is exactly what happened. "They did it to us"; that was the term you used, and I think that is what happened.

Let me deal for a minute with the third item, on page 3 of your memo, which is laying out the reasons why Stephens-Adamson was not considered. This is the slew angle in the back quadrants. Stephens-Adamson provided drawings that pointed out that the slew angle in the back quadrants specified by Swan Wooster had the provision in it that if an operator was not careful, in fact, he could dig up the ballast upon which the track was laid to carry the machine. I think a change has been made since, because the slew angles they had in there were incorrectly stated, and that is the reason why Stephens-Adamson brought that to light.

If that is one of the other reasons, again, Stephens-Adamson, in their response, pointed out that by all means you could have the full 340 degrees, but Swan Wooster had better be careful because the way it was designed they could actually dig up the track that the machine was running on, and there has been a change since then. After all, Stephens-Adamson have some 25 machines in operation, some of them designed with Swan Wooster, and I suggest, Mr. Chairman—through you, again—that that is not a valid reason to turn down a company with this kind of background. I will leave that to the Chairman to reply to.

• 1635

The Vice-Chairman: That will be the last question of the first round.

Mr. Franche: Mr. Chairman, that very point was raised, quite correctly, in my meeting with Swan Wooster a few weeks ago, where this issue was raised by Stephens-Adamson. Swan Wooster did not see the problem the same way. I have requested 340 degrees in the back quadrants, as they call it, and the counter to that is that if you leave a certain amount of coal unreclaimed on the edge of the tracks, and it consolidates over time, and when you come to reclaim it, you are also liable to damage your equipment. And that was brought—

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Franche: So that is the information I can—

The Vice-Chairman: Before I go to Mr. Bockstael, if I may be allowed a supplementary question. Mr. Ellis raised it and I must say that I have been curious about it ever since we have engaged in this debate. It is the relationship between Stephens-Adamson and Swan Wooster. Obviously Stephens-Adamson is a company with tremendous experience. Mr. Ellis said they have built 25 machines. On the other hand, Swan Wooster is a consulting engineer in the marine sector, which has not the highest reputation.

[Translation]

machine plutôt qu'une autre. Voilà ce qu'ils nous ont fait et de quelle façon.

M. Ellis: Bien. Une dernière question, et nous passerons ensuite à un autre. Monsieur le président, c'est peut-être sans le vouloir, mais M. Franche a fait une déclaration il y a un instant et c'est à mon avis exactement ce qui s'est passé. «Voilà ce qu'ils nous ont fait». Ce sont les mots que vous avez utilisés, et je suis d'avis que c'est ce qui s'est passé.

Permettez-moi de traiter un instant d'un troisième élément, à la page 3 de votre mémoire, qui donne la raison pour laquelle Stephens-Adamson n'a pas été retenu. Il s'agit de l'angle de fluage dans les cadrans arrières. Stephens-Adamson avait présenté des dessins montrant que l'angle de fluage des cadrans arrières, dans ses devis, était tel qu'un exploitant imprudent, pouvait en fait enlever le ballast des rails porteurs de la machine. Un correctif a été fait depuis, parce que les angles de fluage mentionnés étaient inexacts et c'est la raison pour laquelle Stephens-Adamson avait soulevé la question.

Si c'est-là une des autres raisons, je le répète, pour lesquelles Stephens-Adamson dans sa réponse a souligné que certainement on pouvait fonctionner sur 340 degrés, mais que Swan Wooster devrait faire attention car, dans le concept original on risquait d'attaquer le rail porteur, et ceci a été modifié depuis. Après tout, Stephens-Adamson a 25 machines en exploitation. Certaines ayant été conçues de concert avec Swan Wooster, je prétends donc monsieur le président que ce n'est pas une raison valable pour rejeter une société qui a cette compétence. Je laisse le président répondre à cette remarque.

Le vice-président: Ce sera la dernière question au premier tour.

M. Franche: Monsieur le président, cette même question a été soulevée, à juste titre, lors de la réunion que j'ai eue avec Swan Wooster, il y a quelques semaines. La question a été soulevée par Stephens-Adamson. Swan Wooster ne voyait pas le problème du même angle. J'avais demandé 340 degrés dans les quadrants arrières, comme on les appelle, et la solution était de laisser une certaine quantité de charbon résiduel sur le bord de la voie; mais ce charbon se tasse avec le temps, et lorsqu'on vient le reprendre, on peut endommager l'équipement. La question a été soulevée . . .

M. Ellis: Oui.

M. Franche: Ce sont les renseignements que je puis . . .

Le vice-président: Avant de m'adresser à M. Bockstael, permettez-moi de poser une question supplémentaire. M. Ellis l'a déjà soulevée et j'avoue qu'elle m'intéresse depuis que la discussion est engagée. Il s'agit des rapports entre Stephens-Adamson et Swan Wooster. Il est évident que Stephens-Adamson est une société qui jouit d'une expérience énorme. M. Ellis a déclaré qu'elle avait construit 25 machines. Par ailleurs, Swan Wooster est une maison d'ingénieurs-conseils dans le domaine marin dont la réputation n'est pas la meilleure.

[Texte]

I was wondering what relationship the two companies have had in the past. Mr. Ellis has mentioned that they have done some work with them. Are you not surprised that there is an appearance of complete disagreement on such a major issue from two companies which in the past have dealt? Have you experienced those feelings?

Mr. Franche: Mr. Chairman, following the meeting last Tuesday, where there appeared to be allegations—well I would not use allegations—but I deduced from there that there was something wrong between the two companies. They did not get along. They never did get along. I did ask the Chairman of Swan Wooster, how long they had been working with Stephens-Adamson in the past. I knew they had been in Richards Bay, for example. And he sent me a telex, which refers to: Since 1955 up to 1981, excluding 1982 for Ridley Island, where they had worked very closely with Stephens-Adamson. In fact, in 1981, when they worked on Richards Bay, Mr. Swindles, who is now the president of Stephens-Adamson, referred to the excellent co-operation he had from Swan Wooster.

I had a lot of difficulty; I did mention that part of it in my memo of April 23—I have here, Mr. Chairman, with your permission, the telex I did receive from Ian Ross yesterday. I had it translated in both languages, in case the question was asked. I was beginning to be concerned about this quite a bit on this reference to these 13 projects across the world, where there was, in the words of Mr. Ross:

“Stephens-Adamson and Swan Wooster have had a long history of either working together on a joint venture basis or as consultant-client and subcontractor.” This involvement between the two firms goes back some 28 years . . . ,

and I will spare you the list.

The Vice-Chairman: Could you circulate it?

Mr. Franche: I have only one copy. My apologies.

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

The marine administration has an enforcement and regulatory responsibility over the St. Lawrence Seaway. I do not find it here in the estimates. Can you tell us if there are any projections for improving the Welland Canal? We read about it being widened, and taking larger ships, and other improvements needed at certain locks. Are you aware of any of these coming up in the near future?

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, for the past several years, and continuing on into the future, the St. Lawrence Seaway has been conducting a program of capital improvements to the Welland Canal, in the form of re-alignments of lock walls and there has been some reconstitution of bridges to assist traffic flow. They are presently engaged in the implementation of a new traffic control system which will speed up traffic on the canal and improve the capacity of the canal. They are com-

[Traduction]

Je me demandais donc quel rapport a existé entre les deux sociétés dans le passé. M. Ellis a mentionné qu'il avait travaillé avec elle. N'êtes-vous pas étonné qu'il semble y avoir désaccord complet sur une question aussi importante entre deux sociétés qui ont anciennement travaillé ensemble? Vous êtes-vous rendu compte de cet antagonisme?

M. Franche: Monsieur le président, suite à la réunion de mardi dernier, il a semblé qu'on a fait des allégations—je ne dirais pas vraiment de allégations—mais j'en ai déduit que quelque chose n'allait pas entre les deux sociétés. Elles ne s'entendaient pas. Elles ne se sont jamais entendues. J'ai demandé au président de Swan Wooster depuis combien de temps il travaillait avec Stephens-Adamson. Je savais qu'il avait travaillé à Richards Bay, par exemple. Il m'a envoyé un telex, qui mentionne: depuis 1955, jusqu'à 1981, à l'exception de 1982, pour les travaux de l'Île Ridley, où il avait travaillé en étroite collaboration avec Stephens-Adamson. En réalité, en 1981, lorsqu'ils ont travaillé à Richards Bay, M. Swindles, le président actuel de Stephens-Adamson, mentionnait les excellents rapports qu'ils avaient avec Swan Wooster.

Cela m'a causé beaucoup de difficultés, je n'ai pas mentionné cette partie de l'échange dans mon mémoire du 23 avril—j'ai ici, monsieur le président, si vous me le permettez, le telex que j'ai reçu de Ian Ross hier. Il est traduit dans les deux langues, au cas où on poserait la question. Je commençais à m'inquiéter il y a déjà pas mal de temps, à cause de l'allusion à ces 13 projets, de par le monde, où, aux dires de M. Ross:

«Stephens-Adamson et Swan Wooster travaillent depuis fort longtemps ensemble dans une entreprise conjointe d'exerpts-conseils clients et sous-traitants». Cette association des deux maisons remonte à quelques 28 années . . .

Je vous épargne la liste des projets.

Le vice-président: Voulez-vous faire circuler cette copie?

M. Franche: Je n'en ai qu'une seule. Je m'excuse.

Le vice-président: Très bien. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

L'administration maritime a une responsabilité au niveau application et réglementation concernant la base maritime du Saint-Laurent. Je ne la retrouve pas ici dans le budget. Pouvez-vous nous dire si vous projetez d'améliorer le canal Welland? On entend dire qu'il sera élargi, qu'il pourra recevoir de plus gros navires, et qu'on apportera les améliorations nécessaires à certaines écluses. Croyez-vous que cela va se faire très bientôt?

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, depuis plusieurs années, et dans les années à venir, l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent poursuit un programme d'amélioration majeure au canal Welland, c'est-à-dire qu'on a réenligné les quais des écluses et qu'on a fait les ponts pour améliorer la circulation. On met présentement en place un nouveau système qui accélérera le mouvement dans le canal afin d'améliorer sa capacité. On terminera en 1982 l'élargissement d'une section

[Text]

pleting in 1982 a widening of the section of the canal. So there has been, is now, and will be over the next several years, a series of short-term capital improvements to increase the capacity, the efficiency and the productivity of the Welland Canal.

• 1640

The St. Lawrence Seaway Authority in Canada and the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the United States have jointly engaged in a commodity flow forecast to give them the basis for planning the future modifications that might be required to the system based on the first joint Canadian-U.S.A. forecast of both Canadian and American traffic on the Great Lakes seaway system. That report is now in; it has been circulated to key members of the shipping and shipper industry in Canada and the United States for comment; it is now in the process of translation, and we expect that to be released for public consumption in the near future.

In essence, what the projections indicate to us, is that our strategy should be to increase the productivity of the existing system in the existing season, and the seaway is moving in that direction. Our studies also indicate to us, and other independent studies conducted by others have also verified this, that probably the single most productive thing that could be done to increase the flow through the Welland Canal is to influence the size of the average ship upwards. For example, the maximum size of ship at the present time can take about 28,000 tons of cargo through the Welland Canal, and yet the average cargo-tonnage per transit in the Welland Canal now is only about 12,000 tons. So, that would give you some indication of the potential there is for increased flow through the Welland Canal by the usage of maximum-size seaway vessels, and our strategies over the next several years will be in that direction.

The Seaway Authority is at present also engaged in studies to take a look at what might be the long-term capital improvements that should be done. For example, should you twin the locks on the Welland Canal at the existing size? Should you twin the locks on the Welland Canal at 1,000 foot levels? Should you even go as far as the production of a new canal, having fewer and larger-sized locks? All of those types of investments are extremely large in dollar value and cannot possibly be supported by the users of the system.

Therefore, in the knowledge that there is probably going to have to be a very large government input, taxpayer input, into any significant capital expansion of the Welland Canal, I think it is our responsibility to make sure that, before engaging in that tremendous investment, we have paid very direct and close attention to getting the maximum productivity out of the existing system. That is in fact our prime priority in the next several years, as well as looking to the longer term.

Mr. Bockstael: The estimates show that we do ice breaking, as Mr. Maltais said, further up the St. Lawrence, sometimes for flood relief purposes and so on. Are we called upon to do any ice breaking in the Great Lakes area?

[Translation]

du canal. Il y a donc eu et il y aura au cours des prochaines années, une série d'améliorations majeures à court terme pour augmenter la capacité, l'efficacité et la productivité du canal Welland.

L'administration de la voie maritime du St-Laurent au Canada et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* aux États-Unis ont entrepris conjointement des prévisions de mouvements pour permettre la planification de toute modification future rendue nécessaire au réseau fondé sur la première prévision conjointe canadienne-américaine du trafic à la fois canadien et américain sur les Grands Lacs. Ce rapport est maintenant arrivé, il a été distribué aux membres clés du transport maritime de même qu'aux armateurs au Canada et aux États-Unis afin d'obtenir leurs réactions. On est en train de faire traduire et nous croyons pouvoir faire publier ce rapport très bientôt.

Ces prévisions soulignent surtout que notre stratégie devrait être d'augmenter la productivité actuelle pour la saison en cours, et l'administration de la voie maritime s'y efforce. Les études nous montrent également et d'autres études indépendantes les corroborent, que le mieux à faire pour accroître le trafic dans le canal Welland est de faire augmenter le tonnage moyen des navires. Par exemple, le tonnage maximal que peut accueillir le canal Welland présentement est d'environ 28,000 tonnes et pourtant le tonnage moyen des cargos qui transitent dans le canal Welland n'est que de 12,000 tonnes. Cela vous donne donc une idée du potentiel qui existe; il faudrait augmenter le trafic du canal en navires de la taille maximale admissible et nos stratégies futures tiendront compte de cet impératif.

L'administration de la voie maritime étudie présentement les investissements à long terme. Faudrait-il par exemple doubler les écluses du canal Welland à la taille existante? Faudrait-il les doubler à des niveaux de 1,000 pieds? Faudrait-il même songer à un nouveau canal, dont les écluses seraient moins nombreuses mais plus importantes? Tous ces investissements sont extrêmement coûteux et ne peuvent être financés par les utilisateurs de la voie.

Par conséquent, sachant qu'il doit y avoir probablement un apport gouvernemental important, donc des contribuables, pour toute expansion majeure importante du canal Welland, nous devons, avant de consentir à ces énormes investissements étudier de très près et de façon très franche la productivité maximale que l'on peut tirer du système existant. C'est en réalité notre priorité principale des prochaines années, de même qu'il nous faut étudier ce qu'il nous faudra faire à long terme.

M. Bockstael: Le budget indique des activités de déglacage dans le cours supérieur du fleuve St-Laurent, comme M. Maltais l'a souligné, pour empêcher entre autres des inonda-

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, we are. Canadian Coast Guard icebreakers assist vessels at the close of the season in completing their passage through the seaway system.

• 1645

More particularly, at the beginning of the navigation season, Canadian Coast Guard icebreakers play a very active role in opening up the system, not only in the Montreal-Lake Ontario section but I believe there is also still one Canadian Coast Guard icebreaker operating in Lake Erie at this moment because there is still a very large accumulation of ice at the eastern end of Lake Erie which is hampering traffic into the Port Colborne entry of the Welland Canal. Also, a Canadian Coast Guard icebreaker has been operating at Thunder Bay to assist in the breakout of that port. There was another large Canadian Coast Guard icebreaker, *Radisson*, assisting the icebreaker *Norman McLeod Rogers*, in the eastern end of the system and as far west as Lake Erie, but that has since returned to her base.

Mr. Bockstael: I have one final question. I will understand if it is not appropriate, but members from all parties met with the Dominion Marine Association and one of the big issues they brought up was this TFCRC, Transportation Fuel Cost Recovery Charge, and how inequitable it was for them, at least, for the Canadian shippers. Can you advance an opinion on how we can alleviate this for them, or what members could do to . . . I am not asking you to be a politician but I do not know if you can give us a . . .

The Vice-Chairman: Can I rephrase the question?

Mr. Bockstael: Yes, please do.

The Vice-Chairman: Do you agree with the arguments they put forward that the surcharge hurts their commercial viability?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, you are making me squirm a little bit. I think I can respond to your question in saying, yes, I believe, particularly in the economic times of the present, that the added charge does have an impact on their operations. Because of the difficulties with U.S. grain movement and Russian embargos and that kind of thing, there is an additional capacity on the Mississippi system. With deregulation of the railroads in the United States, there is additional competition from the railroads. Because of the volume of iron ore being down coming westward to U.S. steel ports, that has reduced the profitability of the lakes operations. So when you are in a very tight competitive situation, and they are . . . For example, a bushel of U.S. grain moving through the Seaway system to Europe, versus moving through the U.S. rail system to a U.S. east coast port and on to Europe, has about a one cent a bushel differential. Therefore the competitive situation is very close. The compensation fuel recovery charge on certain shipments can amount to as much as five cents a bushel. So the competi-

[Traduction]

tions. Sommes-nous également appelés à faire du déglacage dans la région des Grands Lacs?

M. Sinclair: Monsieur le président, oui, nous le sommes. Les brise-glaces de la garde-côtière canadienne aident les bateaux, en fin de saison, à passer la voie maritime.

Et plus particulièrement, au début de la saison de navigation, les brise-glaces de la garde côtière canadienne jouent un rôle très actif pour ce qui est de déglacer la voie maritime, non seulement entre le Lac Ontario et Montréal, mais aussi, que je sache, il y a un brise-glace de la garde côtière canadienne dans la Lac Erie en ce moment, encore pris par les glaces, à l'extrémité est du Lac Érié, ce qui ralentit le trafic à l'entrée du Port Colborne du canal Welland. En outre, un brise-glaces de la garde côtière canadienne se trouve actuellement à Thunder Bay, pour aider au déglacage de ce port. Il y a aussi un autre gros brise-glaces de la garde côtière canadienne, le *Radisson*, qui aide la *Norman McLeod Rogers* à un bout de la voie maritime, tout à l'ouest, au Lac Erie, mais qui est depuis retourné à sa base.

M. Bockstael: J'ai une dernière question à poser. Elle n'est peut-être pas appropriée, mais des membres de tous les partis ont rencontré des représentants de la *Dominion Marine Association*. L'une des grandes questions soulevées à cette réunion a été le problème des frais de recouvrement des coûts du combustible pour le transport et combien injustes sont ces frais pour eux, du moins, pour les compagnies de navigation canadiennes. J'aimerais savoir ce que vous pensez que l'on pourrait faire pour les aider, ou ce que les membres pourraient faire . . . je ne vous demande pas de vous mettre à notre place, mais je ne sais pas si vous pourriez nous donner . . .

Le vice-président: Puis-je reformuler la question?

M. Bockstael: Oui, certainement.

Le vice-président: Êtes-vous d'accord avec l'argument qu'ils ont avancé, à savoir, que ces frais affectent leur position commerciale?

M. Sinclair: Monsieur le président, cette question me gêne un peu. Je peux vous dire que je pense qu'en effet, ces frais les affectent, surtout compte tenu de la conjoncture actuelle. Il ne fait aucun doute que ces frais supplémentaires ont une incidence sur leurs activités. Mais à cause des difficultés que nous avons sur le plan du transport du grain américain, des embargos russes et tout ce genre de problèmes, la capacité de transport du Mississippi a augmenté, surtout depuis la déréglementation des chemins de fer aux États-Unis. Il y a donc une recrudescence de concurrence de la part des chemins de fer. Le volume de minerai de fer expédié vers l'ouest, vers les ports d'acier américains, ont contribué à réduire la rentabilité des activités sur les Grands Lacs. Dans une situation concurrentielle très serrée, il y a toujours . . . par exemple, il y a une différence d'environ 1c. le boisseau entre le boisseau de grain américain expédié vers l'Europe par la voie maritime, et un boisseau expédié par le système de chemins de fer américain vers un port de la côte est des États-Unis, vers l'Europe. Par

[Text]

tive pressure on the Canadian lakes industry is certainly being felt in a year where the competition for U.S. grain movements is certainly very acute and very severe.

In addition, the imposition of the charge has had some effect upon what are commonly called some of the cross-lake movements of materials such as gravel, sand and salt which do not use the Seaway system themselves but come from the U.S. side into Canadian ports on the upper lakes. Some of that business has been lost to American competitors. Now it would be inaccurate if I left you with the impression that the total reason for such a loss was such a tax on fuel. I think there may be other mitigating circumstances, but who can say which is the most important one or the important one?

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Sinclair.

Monsieur Maltais.

• 1650

M. Maltais: J'aimerais revenir à la question du port de Pointe-Noire, de Sept-Îles. Le dossier semble évoluer normalement, parce que ces derniers temps, on m'a dit que le travail du Conseil des ports nationaux avait été très bien fait et qu'une phase révisée était maintenant disponible chez le ministre. Est-ce que l'on a les fonds nécessaires pour réaliser ce projet qui est prévu pour Sept-Îles?

M. Franche: Ma réponse est très courte, c'est non, monsieur le président, sauf si le gouvernement peut disposer de ces fonds pour le Conseil. Nous ne les avons pas en ce moment.

M. Maltais: Dans le plan quinquennal qui date déjà de deux ans, des montants étaient prévus pour Pointe-Noire; et pour la première année, c'est-à-dire en 1981-1982, on parlait de 8 millions de dollars; et on parlait de 14 millions de dollars pour 1982-1983..., et on parlait d'un montant de 20 millions de dollars pour 1983-1984. Ces montants-là étant établis à partir d'un plan quinquennal, vous avez déjà dépensé des montants substantiels et investi beaucoup d'énergie pour réaliser quand même les plans préliminaires de ce projet-là. Est-ce que cela ne paraît pas un peu anormal que les montants n'aient pas été prévus à ce moment-là par un gouvernement pour réaliser des projets aussi nécessaires que le remplacement du seul quai de vrac que nous avons à Sept-Îles et qui dessert finalement les bateaux qui viennent de Montréal et Rimouski, et pour la moyenne et basse Côte-Nord?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, il n'y a rien d'anormal. Avec tout le respect que je dois aux membres du Comité, je crois tout simplement que vous vous référez au plan quinquennal que le consultant a préparé, à savoir combien cela va coûter. Et son travail n'est pas de dire où l'on va trouver les fonds. Son travail était plutôt de dire: eh bien, si vous faites cela, la première année ce sera tant; la deuxième année, ce sera tant; la troisième année, ce sera tant... Probablement, si je

[Translation]

conséquent, la concurrence est très serrée. Les frais de recouvrement pour la compensation du combustible sur certaines expéditions peuvent aller jusqu'à 5c. le boisseau. Donc, les pressions concurrentielles exercées sur l'industrie des Grands Lacs canadiens se font vraiment sentir à un moment où la concurrence pour l'expédition du grain américain est très serrée et dure.

En outre, l'imposition de ces frais a eu une incidence sur ce qu'on appelle les transports à travers les Grands Lacs de produits comme le gravier, le sable et le sel, qui ne sont pas transportés par la voie maritime, mais qui sont expédiés des États-Unis vers les ports canadiens des Grands Lacs. Nous avons cédé un certain volume d'affaires à nos concurrents américains. Il serait faux de blâmer de toutes ces pertes la taxe sur le combustible. Il y a certainement d'autres raisons, mais qui peut dire quelle est la plus importante?

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Sinclair.

Mr. Maltais.

Mr. Maltais: I would like to come back to the Port Pointe-Noire project in Sept-Îles. This matter seems to be progressing normally. I have been told, lately, that the work undertaken by the National Harbours Board has been well done and that a revised plan has been made available to the minister. Do we have the necessary funds to finance this project in Sept-Îles?

Mr. Franche: My answer will be very brief: no, Mr. Chairman, unless the government can make these funds available to the Board. For the time being, we do not have those funds.

Mr. Maltais: In the five year plan, which is now two years old, funds had been provided for Pointe Noire; for the first year 1981-82, the amounts totalled \$8 million for 1982-83, \$14 million and for 1983-84, \$20 million. These amounts have been set according to the five-year plan; you have already spent considerable amounts of money and invested a lot of energy to lay the groundwork for this project. Does it not seem rather odd that the amounts have not been earmarked at that time by a government to ensure the completion of such necessary projects as the replacement of the only wharf we have at Sept-Îles which accommodates all vessels coming from Montreal and Rimouski and the lower end middle north shore?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, there is nothing odd about that. With all due respect to members of the committee, I think that you are referring to the five-year plan drawn up by the consultant to determine what the costs would be. His job is not to say where the funds will be coming from. It consists in saying that the project will cost so much for the first year, so much for the second year and so much for the third. If I recall this was done using 1979 dollars. All the consultants have to

[Texte]

me rappelle bien, ce devait être en dollars de 1979. Et son travail se termine là. Cela veut dire que si vous faites telle phase, de telle façon, que vous procédez comme cela, c'est cela que cela va vous coûter. À partir de là, vous devez ajouter le taux d'inflation, vous devez ajouter ceci et cela, et si vous changez la période de temps... Mais, en fin de compte, sa responsabilité n'est pas de déterminer s'il y a de l'argent de disponible et où le gouvernement va le trouver.

M. Maltais: Merci, monsieur le président. Mais, je me réfère à un document qui vient du ministre des Transports lui-même et à un document officiel du ministère des Transports, du Conseil des ports nationaux.

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Maltais: Je m'en suis fait venir une copie.

M. Franche: Je m'excuse. Vous parlez de la brochure...

M. Maltais: Non!

M. Franche: Alors, d'accord, excusez-moi.

M. Maltais: Non, je parle d'un document... J'avais demandé en 1980 au ministre des Transports de l'époque qui est le ministre des Transports actuel, M. Pepin, de me présenter un plan quinquennal d'investissement pour les différents travaux dans mon comté.

M. Franche: Ah, bon.

M. Maltais: Puis au chapitre du Conseil des ports nationaux, les dates et les montants que je viens de vous mentionner sont bien indiqués. Les travaux ont par la suite été entrepris par les ingénieurs, le document a été déposé chez le ministre, et après, on nous répond que l'argent n'est pas disponible.

Alors, compte tenu de la gravité de la situation, le Conseil des ports nationaux établit de façon très claire que le quai ne peut pas servir plus de deux ans maintenant, avec toute la sécurité que cela suppose, et la construction de ce quai-là va nécessiter au moins deux ans. Alors, supposons que l'on ne commence pas les travaux immédiatement, qu'est-ce qui arrivera dans trois ans si l'on n'a pas de quai du tout, ni pour la garde côtière, ni pour les brise-glace, ni pour personne?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Sauf erreur, je pense qu'on prévoit plutôt quatre ans que deux ans. Je n'ai pas vu tous les détails, mais on va lui donner quatre ans. Je pense que c'est à peu près la vie qu'on accorde au quai dans le moment. Si après quatre ans il est devenu extrêmement dangereux, nous, nous serons obligés de le fermer, malheureusement, parce que sans cela, il va se défoncer et il va y avoir des accidents. Et c'est sur cette base-là, évidemment, que l'on discute et que l'on avance avec ce dossier. Au ministère des Transports on dit: dans quatre ans, *kaput*, il est fini le quai d'après nous, il faut faire quelque chose.

Mais, pour notre part, nous n'avons aucune somme d'argent de disponible, et comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est au gouvernement de trouver les fonds. Nous n'avons pas ces moyens-là, nous.

[Traduction]

do is to tell us how much a particular project will cost us. That being said, you must take into account the rate of inflation, the lead time, among other things, but, in the end his responsibility is not to determine if funds are available or where the government will find them.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman. But I would like to refer to a document issued by the Minister of Transport, an official document from the National Harbours Board.

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Maltais: I have arranged to have a copy sent to me.

Mr. Franche: I am sorry, if you are talking about the brochure...

Mr. Maltais: No.

Mr. Franche: All right, then; sorry.

Mr. Maltais: No, I am talking of the document... in 1980 I had asked the then Minister of Transport who is the current Minister of Transport, Mr. Pepin, to give me a five-year investment plan for the various projects in my riding.

Mr. Franche: Oh.

Mr. Maltais: As regards the National Harbours Board, the dates and the amounts I referred to are clearly indicated. Subsequently, the engineers went to work, the document was submitted to the minister and now he tells us funds are no longer available.

In view of the seriousness of the situation, the National Harbours Board states very clearly that the wharf can no longer be used two years hence because of security reasons and that the construction of a new wharf will take at least three years. So let us suppose that construction is not undertaken immediately; what will happen in two years when we no longer have any wharf to accommodate either the coast guard, the ice breakers or anyone else?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: If I am not mistaken, I think we were talking about a four year rather than a two year period. I have not seen all the details, but I think it will be operative for four more years. I think that is the stand we are talking about for the moment. If after four years it has become extremely dangerous, we will be forced to close the wharf to prevent it from collapsing and causing accidents. And of course, it is on this basis that discussions are held and as the matter progresses. The Department of Transport says that in four years the wharf will no longer be usable and that something must be done.

But, we have no available funds and, as I stated earlier, it is up to the government to find the funds. We do not have the means to do it.

[Text]

M. Maltais: Je pose cette question-là, c'est très important, monsieur le président, parce qu'il y a trois ans, le Conseil des ports nationaux était propriétaire du petit quai de la ville de Sept-Îles, du petit quai qui a été remis à la ville de Sept-Îles..., et un mois après la remise de ce quai à la ville de Sept-Îles, Travaux publics Canada est arrivé pour dire que le quai n'était absolument pas sécuritaire et que l'on devait cesser de l'utiliser. Or, cette année, on est en train de reconstruire le petit quai de Sept-Îles et il ne sera pas utilisable par les pêcheurs...jusqu'au mois de juillet; donc, pendant la saison de pêche on ne peut pas s'en servir.

• 1655

On demande aux pêcheurs d'aller au quai Monseigneur Blanche, quai qui est affaissé sur le tiers de sa surface. Et déjà les goélettes, les bateaux, doivent aller à ce quai-là. Je sais que la semaine dernière ils ont eu des problèmes avec les attaches pour les bateaux; alors, tant mieux si cela peut durer quatre ans mais on dirait, à certaines occasions, que ce n'est pas le rôle du gouvernement, ce n'est pas le rôle du Conseil des ports nationaux et de certains ministères de prévoir ces problèmes-là..., mais nous avons à vivre avec, nous. Et dans le moment, cela commence à causer des problèmes aux pêcheurs dont la saison débute.

Alors, je vous signale cela encore une fois; je suis à peu près convaincu que dans trois ans, si on ne se décide pas assez rapidement sur ce projet-là, on va avoir des difficultés majeures à Sept-Îles. En tout cas, je termine tout simplement avec cela.

J'ai une dernière question. Au sujet de Pointe Noire, est-ce que vous avez une entente avec le Québec concernant la route pouvant relier Pointe Noire à Sept-Îles?

M. Franche: Non, dans le moment il n'y a pas d'entente; ce serait une des étapes à franchir. Il faudrait qu'il y ait une entente pour le financement des services à l'extérieur du site. Comme vous le savez, je suis déjà allé dans la région, et on nous dit qu'au niveau de la municipalité tout le monde est prêt et il semblerait que le gouvernement du Québec serait prêt à procéder d'une façon ou d'une autre avec la municipalité, etc. Mais, dans le moment, il n'y a pas d'entente. Parce que pour franchir la première étape, je pense bien, il nous faut, nous, du Conseil des ports nationaux, la décision du gouvernement.

M. Maltais: A votre avis, à quel moment les fonds seront disponibles pour avancer dans ce dossier-là, compte tenu que cela prend 7 millions de dollars cette année, semble-t-il?

M. Franche: Je ne peux pas vous dire, cela va dépendre des fonds qu'ils mettent à notre disposition.

M. Maltais: Est-ce que c'est une priorité Sept-Îles par rapport à Chicoutimi ou si les deux sont sur le même pied?

M. Franche:

Le vice-président: C'est une question dangereuse, monsieur Franche.

M. Franche: Eh bien..., alors, écoutez! Je pense que les deux sont une priorité.

[Translation]

Mr. Maltais: Mr. Chairman, I asked this question, because it is very important; three years ago the National Harbours Board owned the little wharf in the town of Sept-Îles; the wharf was transferred to the Town of Sept-Îles and one month later, Public Works Canada said the wharf was not safe and that we should stop using it. And this year, we are rebuilding the little wharf of Sept-Îles and fishermen will not be able to use it before July or in other words during the fishing season.

Fishermen are asked to go to Monseigneur Blanche, one-third of which has collapsed. Yet that is where the schooners and the boats must go. I know that last week they had problems with the moorings; all the better if we are looking at a four-year period, but it would seem that it is not the government's role and not the role of the National Harbour's Board and of some departments to look into these matters; however, we are the ones who have to live with this type of situation. For the moment, it is causing problems for the fishermen at the beginning of the season.

So I am telling you one more time; I am practically convinced that in three years, if we do not proceed fast enough with this project, there will be serious problems in Sept-Îles. That is all I have to say.

I have one more question. With respect to the Pointe Noire project, have you reached an agreement with Quebec concerning the access road linking Pointe Noire to Sept-Îles?

Mr. Franche: No, we have not reached an agreement yet; this would be one of the steps to be taken. Agreement has to be reached with respect to financing the services outside the site. As you know, I have already visited the area, and I was told that on the municipal level everyone is ready and it would seem that the Government of Quebec is ready to proceed in one way or another with the municipality and so on. But, for the moment, we have not reached an agreement, because to go beyond Phase I, I think that the National Harbours Board will have to await a decision taken by the government.

Mr. Maltais: In your opinion, when will funds be made available to proceed with this project given that \$7 million will be needed this year, it seems?

Mr. Franche: I cannot tell you; that depends on the funds that are made available to us.

Mr. Maltais: Is Sept-Îles a higher priority than Chicoutimi, for example, or do both projects warrant the same priority?

Mr. Franche:

The Vice-Chairman: That is a dangerous question, Mr. Franche.

Mr. Franche: Well, listen! I think those are priority projects.

[Texte]

Le vice-président: Est-ce qu'il y a une priorité qui soit plus importante que l'autre priorité?

M. Franche: C'est très difficile à dire.

Le vice-président: Alors, une dernière toute courte question, monsieur Maltais.

M. Maltais: Concernant la garde côtière à Sept-Îles, au sujet de la question des brise-glaces, des navires de secours, je sais que le ministère des Transports a autorisé le *Yacht Club* de Sept-Îles à agir comme étant une garde côtière auxiliaire. Alors, compte tenu qu'à la marée basse il est impossible de faire sortir les bateaux... S'il y avait un bateau qui était en difficulté dans la baie de Sept-Îles ou au large de Sept-Îles qui pourrait remplir ce rôle-là? Compte tenu qu'à marée basse les bateaux sont sur le fond de l'eau parce qu'il n'y a pas de dragage et que le ministère n'a pas d'argent pour travailler. Et, deuxièmement, est-ce que Transports Canada ne prévoit pas d'installer une base de la garde côtière soit à Rimouski, Sept-Îles ou dans l'Est, compte tenu de ce que le *Hudson* a vécu dans le courant de l'hiver, compte tenu des difficultés pour rejoindre cette zone-là via Halifax ou via Québec? Est-ce que vous avez prévu quelque chose de substantiel au niveau de la garde côtière, au niveau des services de Transports Canada pour des questions de secours, des questions de brise-glaces?

Juste pour vous donner un exemple, aujourd'hui, un bateau partait de Québec pour se rendre à Blanc Sablon pour enlever la glace qui entoure le quai parce que Pêches et Océans veut aller livrer du poisson de sept usines. Et, parce que la glace longe le long du quai, le bateau va prendre peut-être deux jours de plus pour se rendre là, alors que si à Sept-Îles il y avait eu quelque chose..., ou à Rimouski, ce serait moins long.

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think every member in eastern Canada would like to have icebreakers based in his own constituency, but—

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Sinclair: However, that is just not possible, nor is it really even required. We deploy the ice breaking resources we have to where they are needed, at the times they are needed—and icebreakers are needed in a great many localities in eastern Canada during the winter time and during spring time, and we only have so many icebreakers to go around. So, we will deploy them where they are needed, when they are needed, as fast as we can deploy them.

As far as basing is concerned, because we do a lot of our own maintenance, we have to concentrate our basing in a relatively few places. In order that we can make the most efficient use of the resources given to us to manage the fleet, we have, in eastern Canada, established their main bases at, as you know, Quebec City and Dartmouth and St. John's, Newfoundland, primarily for those purposes.

On occasion, as it is required, we will transfer icebreakers from one region to another. For example, during the current winter season, the icebreaker *Franklin* came from the Newfoundland region to assist in the St. Lawrence River around

[Traduction]

The Vice-Chairman: Does one of the projects have a higher priority than the other one?

Mr. Franche: It is very difficult to say.

The Vice-Chairman: One last question, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Regarding the Coast Guard in Sept-Îles. Regarding the icebreakers and the rescue vessels, I know that the Department of Transport has authorized the Sept-Îles Yacht Club to act as an auxiliary coast guard. Since it is impossible for ships to get out at low tide, if a vessel was having problems in the bay area, or offshore, who could provide this rescue assistance? At low tide, boats touch bottom because no dredging is being done, and because the Department has no funds for this type of work. Secondly, does Transport Canada intend to install a Coast Guard base at Rimouski, Sept-Îles, or in the East, in the light of what happened to the *Hudson* during winter and given the difficulties in reaching that area through Halifax or Quebec? Has the department thought of concrete measures to be taken with respect to the Coast Guard, rescue operations, and icebreakers?

Just to give you an example, today, a ship was leaving Quebec bound for Blanc Sablon to remove the ice around the wharf because Fisheries and Oceans want to deliver fish to seven plants. Because of ice along the wharf, the boat may take up to two days more to reach that area whereas if facilities had been available even at Sept-Îles or Rimouski, the trip would not have taken so long.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que tous les députés de l'est du pays voudraient que l'on base les brise-glaces dans leur propre circonscription, mais...

Des voix: D'accord.

M. Sinclair: Toutefois, ce n'est pas possible; ce n'est même pas nécessaire. Nous déployons les brise-glaces lorsqu'il y a lieu de le faire et au cours de l'hiver et du printemps, un très grand nombre d'endroits dans l'est du pays font appel aux brise-glaces; mais nous n'en avons qu'un certain nombre. Nous les dépêchons donc aux endroits qui en ont besoin, lorsqu'il y a lieu de le faire et aussi rapidement que possible.

Quant à l'établissement d'une base, puisque nous devons faire nos propres travaux d'entretien, nous devons limiter le nombre de bases. Voilà pourquoi nous avons établi les principales bases à Québec, à Dartmouth et à Saint-Jean, Terre-Neuve: pour utiliser le plus efficacement possible les ressources dont on dispose pour gérer la flotte.

Au besoin, nous transférerons les brise-glaces d'une région à une autre. Par exemple, au cours de l'hiver dernier, le brise-glaces *Franklin* est venu de la région de Terre-Neuve pour porter main forte dans la région du Saint-Laurent près de

[Text]

the Sept Isles area, and also worked in the Saguenay River and on the St. Lawrence east of Quebec City.

• 1700

On occasion, the ice breaker *Radisson* has gone down to assist in the movement of ferries from Sydney to Newfoundland. So that, our problem is we have a relatively few number of vessels, a large area to cover and we have to do it in the most efficient way we can with the resources that are available.

The Vice-Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Mr. Chairman, I take exception to what our witness just said. He said that it is not possible to have an ice breaker in every member's riding, well I would suggest, and then he said it is not required, well it is required and it would be a good idea to have an ice breaker stationed in every Liberal member's riding around the coastline.

Mr. Ellis: That is probably what will happen to us when you get right down to it.

Well, if it is fair enough, I do not want one in my riding simply because we use the ice in the winter time for fishing.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Mr. Chairman, I want to congratulate our chief witness you have here today for the excellent job that he has done, and the department has done over the years in trying circumstances, in instances that arise some times that are unsolvable, and I have found, I know, coming from the northeast coast of Newfoundland that the best friends we have are in Coast Guard in St. John's, and they try to respond with the limited resources at their disposal.

Looking at the estimates, I notice that under Major Capital Projects, in Ice Breaking, in Marine Search and Rescue and Aids to Navigation, there are considerable, there is a considerable number of new expenditures for what I presume are some new boats. And of course, there is refits in there for the *Sir Humphrey Gilbert*, and the *John A. Macdonald*. But the new vessels that are listed there in the estimates — are any of these new vessels going in the Newfoundland region? To the witness's knowledge?

Mr. Sinclair: Yes, I believe one is.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Has that been announced yet? I have not heard any announcement of any new vessel in the Newfoundland region.

Mr. Sinclair: No. It would not have been announced yet. The vessel, I do not think, is constructed.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): And what is the name of the, you do not know what the name of the vessel is? Is it a large vessel?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): It is a small vessel. Eighteen feet long, or something like that?

[Translation]

Sept-îles; il a également opéré dans le Saguenay et dans le Saint-Laurent à l'est de Québec.

Il est arrivé que le brise-glace *Radisson* soit allé aider les traversiers qui font la navette entre Sidney et Terre-Neuve. Notre problème est donc que nous avons relativement peu de navires et une grande superficie à couvrir le plus efficacement possible avec les ressources dont nous disposons.

Le vice-président: Monsieur Baker.

M. Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le président, je n'accepte pas ce que notre témoin vient de dire. Il a dit qu'il n'était pas possible d'avoir un brise-glaces dans toutes les circonscriptions et que ce n'était d'ailleurs pas nécessaire. Selon moi, c'est nécessaire et ce serait une bonne idée d'en avoir un stationné dans toutes les circonscriptions libérales de la côte.

M. Ellis: C'est probablement ce qui nous arrivera.

Personnellement, je ne voudrais pas qu'il y en ait dans ma circonscription parce que nous faisons de la pêche sur la glace l'hiver.

M. Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le président, je veux féliciter notre témoin principal de l'excellent travail qu'il a fait, avec la collaboration du ministère, dans des circonstances souvent difficiles posant des problèmes parfois insolubles. Je viens de la côte du nord-est de Terre-Neuve et je sais que nos meilleurs amis sont la garde côtière à St-Jean qui essaie de nous aider de toutes les ressources limitées dont elle dispose.

Pour en revenir au budget, je remarque que, sous la rubrique Grands travaux d'équipement, au postes déglacages, recherches et sauvetage en mer, et aide à la navigation, il y a de nombreuses nouvelles dépenses qui doivent être, je suppose, pour l'achat de nouveaux navires. Il y a évidemment le radoub du *Sir Humphrey Gilbert* et du *John A. Macdonald*. Des nouveaux navires qu'on trouve dans le budget, y en a-t-il qui seront affectés à la région de Terre-Neuve? D'après ce que sait le témoin?

M. Sinclair: Oui, je crois qu'il y en a un.

M. Baker (Gander—Twillingate): Est-ce qu'on l'a déjà annoncé? Je n'ai pas entendu parler d'un nouveau navire pour la région de Terre-Neuve.

M. Sinclair: Non. Ce n'est probablement pas encore annoncé. Je ne crois pas que ce navire soit déjà construit.

M. Baker (Gander—Twillingate): Vous ne savez pas non plus quel est le nom de ce navire? Ou est-ce que c'est un gros navire?

M. Sinclair: Non.

M. Baker (Gander—Twillingate): C'est donc un petit navire. Est-ce qu'il a 18 pieds de long, ou à peu près?

[Texte]

Mr. Sinclair: No, a little longer than that.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): A little longer than that.

The Vice-Chairman: Do you want to go and announce it, George?

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I wonder if the witness could send me the details?

On the deployment of ice breakers, how many ice breakers do we presently have stationed at Quebec City? And out of Dartmouth, and out of St. John's, Newfoundland? Would anybody know off the top of their head?

Mr. Sinclair: I do not know that I have the exact figures in my mind, but in terms of major ice breakers, at Quebec City you have the *Radisson*, we had the *D'Iberville* up until this year, but she has finished her life. She will be replaced next year with the new ice breaker that will be delivered the 1st of September this year. We have the *Norman MacLeod Rogers*, which is the second major ice breaker. In Newfoundland there is the *John Franklin* and the *Cabot*, while it is primarily a cable vessel it is also a qualified ice breaker. If we should be in extremis and need it we can take it off cable charter. At Dartmouth, it is the base for the *Louis St. Laurent* and the *John A. Macdonald*, the *Labrador* and that, I believe, is the total major icebreaker fleet.

• 1705

There are other icebreakers of intermediate category. The *Sir Humphrey Gilbert* is based in Newfoundland; the *Alexander Mackenzie* is based in Dartmouth; the *Montcalm* and the *Bernier* are based in Quebec City; the *Wolfe* is based, at the moment in Charlottetown. Then you start getting down into lighter icebreakers which are combination aids vessels and icebreakers. I would not call them icebreakers per se; they are an ice-strengthened buoy vessel.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I have always questioned the deployment of these icebreakers in eastern Canada. Newfoundland covers 70 per cent of the eastern seaboard and we have never, ever had the deployment of icebreakers that Quebec City and Dartmouth have had. I am wondering, have there been any recent studies or investigations made into the deployment of icebreaker services in eastern Canada? Is there anything in the works to really study that deployment and to justify what has been built up over the years into what I regard to be a very poor deployment of icebreaker services? I am sorry to have to say that, but I just cannot accept the fact that the Newfoundland region should really be held, in my opinion, subordinate to, say, the Quebec region. And the distances the icebreakers have to travel to carry out their services, by all logic, if we are operating by straight logistics and economics, you would have one large centre for icebreakers in western Newfoundland because it is closer to the Gulf of the St. Lawrence, to where the activity is, and around the southern tip of Newfoundland. Have there been any studies done, or are you considering rearranging your deployment, or are you hesitant to get into an argument with all of your regions?

[Traduction]

M. Sinclair: Non, un peu plus.

M. Baker (Gander—Twillingate): Bon.

Le vice-président: Voulez-vous l'annoncer, Georges?

M. Baker (Gander—Twillingate): Je me demande si le témoins pourrait m'envoyer les détails?

Pour ce qui est des brise-glaces, combien y en a-t-il de stationnés à Québec? A Dartmouth? Et à St-Jean Terre-Neuve? Est-ce que quelqu'un le sait?

M. Sinclair: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais pour ce qui est des grands brise-glaces, nous avons en ce moment le *Radisson* à Québec. Jusqu'à l'année dernière, nous avions également le *O'Iberville* mais il a été réformé. Il sera remplacé l'an prochain par le nouveau brise-glaces qui sera livré le 1^{er} septembre cette année. Nous avons également le *Norman MacLeod Rogers* qui est le second par le tonnage. A Terre-Neuve, il y a le *John Franklin* et le *Cabot* qui, bien qu'il s'agisse d'un câblier, peut également faire office de brise-glaces. Si c'était vraiment nécessaire, nous pourrions l'affecter à autre chose qu'à la pose des câbles. A Dartmouth, il y a le *Louis St. Laurent* et le *John A. Macdonald*, ainsi que le *Labrador*, ce qui complète la liste de nos gros brise-glaces.

Il y a d'autres brise-glaces de classe intermédiaire. Le *Sir Humphrey Gilbert* est basé à Terre-Neuve, l'*Alexander Mackenzie* est basé à Dartmouth, le *Montcalm* et le *Bernier* se trouvent à Québec, et le *Wolfe* est basé pour le moment à Charlottetown. Il y a ensuite les brise-glaces plus petits qui font également office de navires d'appoint. Je ne dirais pas que ce sont vraiment des brise-glaces, ce sont plutôt des navires-bouées qui sont renforcés.

M. Baker (Gander—Twillingate): J'ai toujours critiqué le déploiement de ces brise-glaces dans l'est du Canada. Terre-Neuve compte pour 70 p. 100 de la côte est et n'a jamais eu autant de brise-glaces que Québec et Dartmouth. A-t-on effectué récemment des études ou des enquêtes sur le déploiement des brise-glaces dans l'est? Etudie-t-on sérieusement la question afin de justifier ce déploiement que je considère tout à fait inapproprié? Je suis désolé d'avoir à le dire, mais je ne peux tout simplement pas accepter que la région de Terre-Neuve passe après la région de Québec. En se basant uniquement sur la logistique et l'économique, et compte tenu des distances que ces brise-glaces doivent parcourir, il serait logique d'avoir une grosse base de brise-glaces dans l'ouest de Terre-Neuve, parce que c'est plus près du Golfe du Saint-Laurent, plus près de la zone d'opération, et le long de la pointe sud de Terre-Neuve. A-t-on fait des études à ce sujet, ou envisagez-vous de redéploier les brise-glaces? Est-ce que vous hésitez parce que vous ne voulez pas entrer en conflit avec toutes ces régions?

[Text]

The Vice-Chairman: You always have to be worried about someone who starts praising your work, Mr. Sinclair, if you can answer Mr. Baker's question.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): He has done a good job.

Mr. Sinclair: Mr. Baker, there have been two studies in the last five years on the icebreaking fleet both of them have essentially confirmed the deployment that we do have. I would take exception to the statement that the Newfoundland region has been subordinated to anyone. I do not believe that is so. We deploy the icebreakers, as I said before, where they are needed. We base them where we can service them. It is ideal if we can base them near shipyards, for example. We tend to try and do that so that they can receive the kind of repairs they need, because those vessels are nothing more than a mechanized battering ram. As such, they sustain a fair amount of damage each year and are subjected to the necessity of having a fair amount of repairs each year in order to keep them operative, especially the heavy icebreakers which perform Arctic service in the summertime and operate in southern Canada in the wintertime.

In terms of relocating bases, I suppose there are a good many people who would say, my location is better than anybody else's. From the studies we have done, the professional expertise that have taken a look at it, we conclude that the basing of the icebreakers best services our needs, where they are now. We could not justify abandoning the bases we have in order to construct a new base some place else and to construct the facilities that we would have to have to effect some of the self-maintenance that we do on the vessels.

• 1710

So I know you disagree with us. I do not expect we will ever convince you otherwise. But our own analysis tells us that where we have them based now is probably best suited to the requirements of keeping the icebreakers in a state of readiness so they can perform the function with which they are charged.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): The studies that were done on the deployment, are they public studies or are they just interdepartmental things?

Mr. Sinclair: They were internal studies. One of them was done internally by a regional director of the coast guard from a region other than eastern Canada, and another study on the evaluation of icebreaker services was done by the Transport Canada headquarters group.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Not for publication—public consumption—I presume?

Mr. Sinclair: They were not intended for that. They were intended as an internal review.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I would love to have it. Thank you.

The Vice-Chairman: I hope Mr. Sinclair provides the details on that ship so you can answer the questions before us at 6.00 o'clock, when you call them—to announce that.

[Translation]

Le vice-président: C'est toujours inquiétant quand quelqu'un commence par vous louer. Monsieur Sinclair, voulez-vous répondre à la question de M. Baker.

M. Baker (Gander—Twillingate): Il a fait du bon travail.

M. Sinclair: Monsieur Baker, ces cinq dernières années, nous avons effectué deux études de la flotte de brise-glaces, études qui toutes deux ont confirmé que le déploiement actuel est approprié. Je n'accepte pas votre allégation selon laquelle la région de Terre-Neuve passerait après une autre. Je ne crois pas que ce soit le cas. Nous envoyons nos brise-glaces là où ils sont nécessaires, comme je l'ai dit tout à l'heure. Ils sont basés dans des endroits où nous pouvons nous en occuper. L'idéal est de les baser près d'un chantier naval par exemple. Nous nous efforçons de le faire parce que ces navires ont souvent besoin de réparations, étant ni plus ni moins que des béliers mécaniques. Ils subissent donc chaque année des dommages assez importants qui doivent être réparés si l'on veut qu'ils continuent à fonctionner, surtout lorsqu'il s'agit des gros brise-glaces qui sont déployés dans l'Arctique pendant l'été et dans le sud du Canada pendant l'hiver.

Pour ce qui est des bases, je suppose que nombreux sont ceux qui diraient que leur ville est plus appropriée que d'autres. D'après les études que nous avons effectuées, et les experts qui ont étudié la question, les bases choisies sont celles qui répondent le mieux à nos besoins. Nous ne pourrions justifier les dépenses que représenterait la fermeture des bases actuelles et la construction de nouvelles bases et des installations qui seraient nécessaires pour effectuer les réparations.

Je sais que vous n'êtes pas d'accord avec nous. Et je ne m'attends pas à ce que nous puissions un jour vous convaincre du contraire. Toutefois, d'après notre analyse, l'endroit où nous avons basé les brise-glaces est sans doute le plus approprié pour pouvoir les maintenir en état «d'alerte» et les utiliser quand nous en avons besoin.

M. Baker (Gander—Twillingate): Les études effectuées sur leur déploiement sont-elles publiques ou internes?

M. Sinclair: Elles sont internes. L'une d'elles a été faite par un directeur régional de la Garde côtière de la région ouest du Canada et l'autre étude qui porte sur l'évaluation des services de brise-glaces a été effectuée par le groupe de l'administration centrale de Transports Canada.

M. Baker (Gander—Twillingate): Pas pour être rendue publique, je présume? C'est-à-dire pas pour l'usage du public?

M. Sinclair: Ce n'était pas le but de l'opération; il s'agissait d'une étude interne.

M. Baker (Gander—Twillingate): J'aimerais bien les avoir. Merci.

Le vice-président: J'espère que M. Sinclair nous donnera les détails sur ce bateau de manière à pouvoir répondre aux questions qui nous seront posées à 18 heures.

[*Texte*]

Mr. Baker (Gander—Twillingate): I am hopeful he will too.

The Vice-Chairman: Mr. Ellis, we will end at 5:30.

Mr. Ellis: That of course is 7:30 in Newfoundland. That would be too late anyway, would it not?

Mr. Chairman, the Chairman of the National Harbours Board, Mr. Franche, has a habit of answering two questions at once, just as I have a habit of asking three questions at once. I am going to try to see if I cannot do them one at a time and deal with them one at a time for the balance of my time, because I noticed I passed over an item that Mr. Franche mentioned. It had to do with the copy of the telex from Ted Christie of Stephens Adamson to Swan Wooster having to do with the extra dollars on the larger slew ring bearing.

The term in there was the estimated price on budget of \$1,128,320 Canadian. The fact is that the term there is not used as a budget having to do with the budget of the whole but rather as a budget figure that could be added in. I hope Mr. Franche will agree that nowhere in the specifications that were written by Swan Wooster was there any requirement for any specific size slew ring bearing.

Mr. Franche: Mr. Chairman, while I do not have the specifications with me at the moment, I saw them in Vancouver, and they refer to a slew ring life of 20 years, I recall, not to the size.

Mr. Ellis: We have dealt with that. There was nothing in there about size.

Mr. Franche: It has to do with the life.

Mr. Ellis: Mr. Franche, let me ask you—there is in fact nothing in there about a 20 years' life. The post slew ring that was submitted by Stephens Adamson was a 5.6 metre diameter roller-and-ball slewing ring bearing. It is a design which has a useful life of two million cycles. Swan Wooster specifications state, and I quote:

The life calculation of slewing bearings shall be based on bearing loadings and load durations associated with the average annual tonnage over the stacker-reclaimer of six million tonnes . . .

—and that is metric tons, Mr. Chairman—

. . . in the stacking mode, handled at the specified average stacking rate, and six million tons in the reclaimed mode, handled at the guaranteed average reclaim capacity.

Now, the calculations Stephens-Adamson made indicate that the life expectancy of the 5.6 metre ring bearing has a useful life of more than double that which was specified by Swan Wooster; and that conclusion was arrived at by taking the worst possible slewing angle combination in quantity of cycles and by assuming the service is equally demanding during stacking as it is while reclaiming; and I think we both know that that is not ever the case. The question of the slew ring life was never discussed in detail with Stephens-Adamson,

[*Traduction*]

M. Baker (Gander—Twillingate): Moi aussi, j'espère qu'il le fera.

Le vice-président: Monsieur Ellis, nous allons terminer à 17h30.

M. Ellis: Ce qui donne 19h30 à Terre-Neuve. Ce serait trop tard de toute façon, n'est-ce pas?

Monsieur le président, le président du Conseil des ports nationaux, M. Franche, a l'habitude de répondre à deux questions à la fois comme moi j'ai l'habitude de poser trois questions à la fois. Je vais essayer de les poser une à une et de les traiter une à une pour le temps qu'il me reste, car j'ai omis un élément que M. Franche avait mentionné. Il s'agissait de la copie du télex qu'avait envoyé Ted Christie de la société Stephens-Adamson à la société Swan Wooster au sujet des dépenses supplémentaires qu'entraînerait l'acquisition de roulements d'anneaux de convoyeurs plus larges.

Le prix estimatif supplémentaire au budget s'élevait à \$1,128,320 canadiens. Or, il ne s'agit pas du budget dans son ensemble mais plutôt d'un chiffre budgétaire qui pourrait être rajouté. J'espère que M. Franche admettra qu'il n'existe nulle part dans les spécifications données par la société Swan Wooster, l'obligation d'avoir une taille précise de roulements.

M. Franche: Monsieur le président, je n'ai pas ces spécifications avec moi, mais je les ai vues à Vancouver. Elles se rapportent à la durée de vie de 20 ans de ces roulements et non pas à leur taille.

M. Ellis: Nous avons traité de cet aspect et il n'était pas question de taille.

M. Franche: Il s'agit de la durée de vie.

M. Ellis: Monsieur Franche, permettez-moi de vous demander . . . Il n'est pas question non plus d'une durée de vie de 20 ans. La machine que nous a présentée la société Stephens-Adamson a 5.6 mètres de diamètre. C'est un modèle qui a une durée de vie utile de 2 millions de cycles. Et je cite les paramètres de la firme Swan Wooster:

Le calcul de la durée de vie des roulements doit se fonder sur le volume de la charge et la durée de la charge associés au tonnage moyen annuel de six millions de tonnes . . .

Il s'agit de tonnes métriques monsieur le président . . .

. . . pour ce qui est de l'empilage, effectué à un taux moyen précis, et de six millions de tonnes pour ce qui est de la récupération, effectuée selon la capacité moyenne garantie.

D'après les calculs effectués par la firme Stephens-Adamson, la durée de vie du roulement de 5.6 mètres de diamètre correspond à plus du double de celle du roulement de la firme Swan Wooster. Or, on en est arrivé à cette conclusion en prenant la pire combinaison d'angles de fluage possible pour ce qui est de la quantité des cycles et en présumant que les exigences de service soient les mêmes que ce soit pour l'empilage ou pour la récupération. Et nous savons que ce n'est pas toujours le cas. Nous n'avons jamais discuté en détail de la

[Text]

nor was it mentioned in the minutes of any meetings. In fact, the first advice to Stephens-Adamson with the 10-year life that was mentioned in one of the earlier memos, came on January 22, after the award had been made to Mitsubishi. Now, Mr. Chairman, through you to Mr. Franche, I wonder how you can possibly equate that with an argument that the life of a slew ring bearing was not adequate.

• 1715

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the hon. member has read, I recall very well, the poll, part of the specifications. I also recall, that elsewhere it said that the expected life had to be 20 years.

Mr. Ellis: It may well have been elsewhere, Mr. Chairman, but it was not in the initial requirements of Swan Wooster, nor was it in the subsequent requirements of Swan Wooster, because I went over those documents. There may have been some question somewhere later, I do not know, but it was not in the initial requirements.

Okay, Mr. Chairman, if I could then go on, because we dealt with the question of the relationship between Swan Wooster and Stephens-Adamson: Mr. Franche has kindly supplied us with a copy of a telex from Swan Wooster listing a number of instances where there was co-operation. I can only suggest to you, Mr. Chairman, that that gives me more reason to question why, in the light of this, in the light of the fact that the four machines . . . , and Mr. Chairman, for the record, Richard's Bay is a huge undertaking in South Africa, having to do with coal In light of all that, I am terribly confused as to why all of a sudden this Canadian company with the largest record of equipment of this kind probably in the world—I would have to say probably, because I am not completely familiar with Krupp and Demag in Europe But certainly, they are far more experienced than Mitsubishi: Their Canadian content would be 96.5 per cent and their engineering content in Canada is 100 per cent.

Mr. Chairman, Mitsubishi have a record Look at what they did with the Burrard Inlet floating drydock, where they said they would provide something like 60 per cent of the project in Canadian content and there has not been a cent yet spent in Canada and that project is complete. With that kind of a record with Mitsubishi, I am frankly very, very concerned as to why the recommendation could possibly be made that this contract go to a Japanese firm. I would like a comment on that and then I want to go on with a few other details.

The Vice-Chairman: Is that a question?

Mr. Ellis: No, it is a statement actually, but you might want to comment on that statement.

[Translation]

question de la durée de vie de l'anneau de fluage avec la firme *Stephens-Adamson*; cette question ne figure pas non plus dans les procès-verbaux des réunions. En fait, le premier conseil donné à la firme *Stephens-Adamson* au sujet de la durée de vie de 10 ans mentionnée dans l'un des mémoires préliminaires, remonte au 22 janvier, alors qu'on avait accepté l'offre de la société Mitsubishi. J'aimerais donc demander à M. Franche comment il compare cela avec le fait que la durée de vie d'un roulement de fluage n'est pas adéquat.

Le président: Monsieur Franche?

M. Franche: Monsieur le président, le député a lu une partie des spécifications. Si je me souviens bien. Je me souviens également que, d'autre part, on dit que la durée de vie d'un roulement de fluage doit être de 20 ans.

M. Ellis: Cela figure peut-être ailleurs, monsieur le président, mais cela ne figure pas dans les obligations initiales de la firme Swan Wooster pas plus que dans les obligations subséquentes de cette même firme, étant donné que j'ai parcouru les documents en question. Il en est peut-être question plus tard quelque part, mais cela ne figure pas dans les obligations initiales.

Bon, monsieur le président, si vous me permettez de poursuivre, étant donné que nous avons parlé des rapports entre la firme Swan Wooster et la firme Stephens-Adamson: M. Franche nous a aimablement donné une copie du télex envoyé par la firme Swan Wooster et énumérant un certain nombre de cas où il y a eu coopération entre les deux firmes. Cela me donne d'autant plus de raisons, monsieur le président, de contester les raisons pour lesquelles le contrat . . . a été alloué à une firme japonaise. Et à propos, monsieur le président, ne serait-ce que pour le compte rendu, Richard's Bay est un gros projet en Afrique du Sud et qui touche au charbon . . . Je me demande donc comment il se fait que tout d'un coup cette société canadienne qui détient sans doute le plus grand inventaire au monde de ce genre d'équipement . . . et je dis probablement car je ne suis pas suffisamment au courant des opérations de la société Krupp et de la société Demag en Europe . . . ne reçoit pas le contrat. Elle est certainement beaucoup plus expérimentée que la Mitsubishi: son contenu canadien serait de 96.5 p. 100 et le génie canadien représente 100 p. 100.

Monsieur le président, la société Mitsubishi a une performance de Regardez ce qu'elle a fait au sujet du projet de dock flottant de l'anse Burrard; elle avait dit que le projet serait à 60 p. 100 canadien, or, elle n'a pas encore dépensé un centime au Canada et le projet est terminé. Vu cela, je suis très étonné et très préoccupé de voir que l'on a recommandé d'accorder le contrat à cette firme japonaise. J'aimerais avoir des commentaires là-dessus et je passerai ensuite à d'autres détails.

Le vice-président: Est-ce une question?

M. Ellis: Non, c'est une déclaration mais vous avez peut-être des commentaires à ajouter.

[Texte]

The Vice-Chairman: May I ask a supplementary?

Mr. Ellis: Of course.

The Vice-Chairman: In the case of the Burrard Inlet contract, which was given to the Japanese company, Mr. Ellis said that there was no... despite a firm commitments by the Japanese firm that there would be some Canadian partnership or involvement up to 60 per cent, I think you said—

Mr. Ellis: Mr. Chairman, it was a term in dollars, and if my memory is correct, the figures were some \$17 million. I have the documents here but I was going to look it up. My memory tells me that they agreed to spend some \$17 million in Canada of a \$26 million contract.

The Vice-Chairman: My question was: Who monitors, who makes sure that those guarantees are kept up? If it was not kept up in that instance, what commitment do you have from them and what actions do you plan to take, or Treasury Board or the Department of Industry, Trade and Commerce, to make sure that this does not reoccur?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I cannot comment on the Burrard situation. It is a drydock built by the Department of Industry, Trade and Commerce.

Mr. Ellis: Yes, it was.

• 1720

The Vice-Chairman: But all right—well the second part. What commitment can you tell this committee what actions are you proposing to take or what recommendations are you telling IT & C or Treasury Board to make sure of the Canadian content rules which could or could not—I am not asking to comment under Burrard Inlet, but we will keep to this one.

Mr. Franche: We have on contract with IHI first of all, a guarantee of 52.8 per cent and also a best-effort clause to increase it. I believe, if I recall, I informed the committee last Tuesday that there was to be apparently—we do not have all the details yet—an additional contract that was not planned to be done in Canada that will be done through the co-operation of the union. We have to monitor the equipment as it commences the work that is being done. How much is purchased in Canada? How much labour in Canada? How much freight in Canada? I referred also to—

The Vice-Chairman: But you do that yourself?

Mr. Franche: We have to do that. I think that is our job, because we have a commitment from them to guarantee a certain amount and therefore we intend not only to ensure the 52.8, but we intend to ensure that they will do a best-effort of trying to increase Canadian content.

[Traduction]

Le vice-président: Puis-je poser une question supplémentaire?

M. Ellis: Bien entendu.

Le vice-président: Dans le cas du contrat de l'anse Burrard qui a été accordé à la firme japonaise, M. Ellis a dit qu'il n'y avait pas eu de... Malgré le fait que cette firme s'était fermement engagée à ce que le taux de participation canadienne soit de 60 p. 100, je pense que vous avez dit...

M. Ellis: Monsieur le président, il s'agissait de dollars, et si je me rappelle bien, il s'agissait de 17 millions de dollars. J'ai les documents ici et je m'apprêtais à vérifier. Mais si je me rappelle bien, cette société a convenu de dépenser 17 millions au Canada sur un contrat de 26 millions.

Le vice-président: Voici quelle était ma question: qui contrôle, qui s'assure que ces garanties sont respectées? Si elles n'ont pas été respectées dans ce cas-là, quel engagement a-t-elle pris envers vous et quelles mesures avez-vous l'intention de prendre, vous ou le Conseil du Trésor ou encore le ministère de l'Industrie et du Commerce, pour vous assurer que cela ne se reproduise pas?

M. Franche: Monsieur le président, je ne peux pas faire de commentaires sur la situation du contrat Burrard. Il s'agit d'une dock construit par le ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Ellis: Oui, en effet.

Le vice-président: Bon et maintenant la seconde partie. Quel engagement avez-vous reçu de cette société, quelles mesures entendez-vous prendre ou quelles recommandations avez-vous faites au ministère de l'Industrie et du Commerce ou au Conseil du Trésor pour vous assurer que les règles de participation canadienne soient respectées. Et je ne vous demande pas d'apporter vos commentaires concernant le projet de l'anse Burrard.

M. Franche: Nous avons tout d'abord une garantie sur contrat avec la société IHI de 52 p. 100 de contenu canadien et également une disposition visant à améliorer ce pourcentage. Si je me rappelle bien, j'ai indiqué au Comité mardi dernier qu'il devrait y avoir un contrat supplémentaire, nous n'avons pas encore tous les détails, qui ne devrait pas être exécuté au Canada mais qui devrait être réalisé grâce à la coopération du syndicat. Nous devons surveiller l'équipement dès que les travaux commenceront, pour savoir quel est le volume d'équipement acheté au Canada, combien d'employés viennent du Canada, combien il y aura de marchandises transportées au Canada. Je fais également allusion à...

Le vice-président: Vous allez faire cela vous-même?

M. Franche: Nous sommes obligés de le faire. C'est notre boulot, car cette société s'est engagée à garantir un certain montant et par conséquent nous avons l'intention non seulement de veiller à ce que les 52.8 p. 100 soient respectés, mais encore de veiller à ce que cette société fasse de son mieux pour augmenter le contenu canadien.

[Text]

The Vice-Chairman: Do you have—may I ask?

Mr. Ellis: Please do.

The Vice-Chairman: Do you have a 10 per cent withholding clause in the contract, that says if they have not met those specs, you can withhold 10 per cent or something like that?

Mr. Franche: I cannot recall all the details.

The Vice-Chairman: Because—

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I may. No, there is not such a clause in the contract.

The Vice-Chairman: There is not such a—well, that worries me because my experience and I am looking at the fighter aircraft which you have nothing to do with. I was very concerned about the industrial benefits from the major defence expenditure, which now looks as if—the percentages that were offered to us as firm guarantees were never met. I am very concerned anyway. So I will go on to Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am just going over some of my documents here and I really think that I want to make just a brief statement which Mr. Franche might want to relate to and it would be of this nature.

Given the fact that in the last two meetings, we have dealt with a number of points with regard to the contract—I could spend, Mr. Chairman, the next hour and a half going into technical details and into each one individually, going into these memos. I would dearly love to have them and frankly, I will have eventually—I tell you that I will have, eventually, a copy of those first two memos. I do not know how I am getting them, but I will get them some way.

Having dealt with that, having pointed out that nowhere in the specification written by Swan Wooster was there any requirement for a specific-size sluing ring bearing and therefore the addition of any dollars to the base contract gave a false impression. That false impression was worsened by the fact that the consulting engineers sat down and negotiated obviously at some length with the Japanese supplier and they would not sit down and negotiate with the Canadian supplier. Having regard to the fact that the Minister of Transport in the House, on a number of occasions, spelled out the crying need for the delivery—and we made it very clear in our previous meeting that the delivery of Stephens-Adamson was considerably better. As a matter of fact, their delivery would have been well before the supply of coal and taking that into consideration and the differential in the times given for the commissioning, the net result would have been exactly the same with Stephens-Adamson vis-à-vis the Japanese firms, so that the delivery made no difference. Further, it should be taken into consideration that we now have categorically proved I think by the statement of the chairman of the National Harbours Board that, in fact, IHI have not ever built a machine of this size and complexity, whereas Stephens-Adamson have been in the business for a number of years and have a number of

[Translation]

Le vice-président: Est-ce que vous avez... Puis-je vous poser la question?

M. Ellis: Faites.

Le vice-président: Le contrat comprend-il une clause de retenue de 10 p. 100 et qui stipule que si cette société ne respecte pas ses engagements, vous pouvez retenir 10 p. 100?

M. Franche: Je ne parviens pas à me rappeler de tous les détails.

Le vice-président: Car...

M. Ellis: Monsieur le président, si vous me le permettez. Le contrat ne comporte pas ce genre de dispositions.

Le vice-président: Eh bien, cela m'inquiète compte tenu des expériences passées et je songe notamment aux bombardiers avec lesquels vous n'avez rien à voir. Je m'intéressais de près aux avantages que l'industrie tirerait des principales dépenses effectuées en matière de défense qui, maintenant, ont l'air de... Les pourcentages qu'on nous avait offerts comme garantie ferme n'ont jamais été respectés. Je suis préoccupé de toute façon. Je vais céder la parole à M. Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je parcours certains des documents que j'ai ici et je voudrais faire une brève déclaration que pourra commenter M. Franche.

Compte tenu du fait que lors des deux dernières séances, nous avons abordé un certain nombre de points concernant le contrat, et je pourrais passer l'heure et demie suivante à entrer dans les détails techniques et les passer en revue un par un, détails qui se trouvent dans ces notes, j'aimerais beaucoup les avoir et je les aurai au bout du compte. Je parle de la copie des deux premières notes. Je ne sais pas comment je les obtiendrai mais je les obtiendrai.

Cela étant, et ayant mentionné que nulle part dans les spécifications données par la firme Swan Wooster il est question d'exigences pour ce qui est de la taille des roulements de fluage, l'addition de dollars supplémentaires au contrat de base a donné une fausse impression. Fausse impression aggravée par le fait que les ingénieurs-conseils ont négocié en détail avec le fournisseur japonais et non pas avec le fournisseur canadien. Pour ce qui est du fait qu'à de nombreuses reprises le ministre des Transports a exposé à la Chambre la nécessité de la livraison, et nous avons clairement mentionné lors de notre séance antérieure que la fourniture de services par la firme Stephens-Adamson était bien supérieure. En fait, la fourniture de leurs services aurait eu lieu bien avant l'approvisionnement en charbon et prenons cet élément en considération ainsi que la différence dans les délais impartis pour le mandat, les résultats nets auraient été exactement les mêmes avec la firme Stephens-Adamson qu'avec la firme japonaise. En outre, il faudrait tenir compte du fait qu'actuellement nous avons catégoriquement prouvé, d'après ce qu'a dit le président du Conseil des ports nationaux, qu'en fait, la IHI n'a jamais construit une machine aussi grande et aussi complexe alors que Stephens-Adamson qui travaille dans ce secteur depuis un grand nombre d'années a beaucoup de machines, probablement vingt-trois à

[Texte]

machines, probably as high as 23, around the world. I tell you, Mr. Chairman, that the specifications were very, very clear and the bearing life was in terms of million cycles. So with that in mind, the life expectancy of the machine proposed by Stephens-Adamson was double what was required by the consulting engineers. Also keep in mind that one of the items used as a reason for turning down Stephens-Adamson was the slew angle in the back quadrants—you have heard us discuss that—although we know that Stephens-Adamson were quite prepared to provide exactly the slew angles in the back quadrants which were required by the consulting engineers even though, in their opinion—an opinion borne of many years of experience—there could be a problem with digging up their own tracks.

• 1725

Where the belt trough angles were a matter of further discussion, as the Mr. Franche has said quite accurately, Stephens-Adamson in their some 57 years of experience wherein they had supplied many miles of conveyors, felt that the angle requested by the consultant was incorrect; but they did agree, in writing, to provide the belt trough angle that was asked for. And we have gone into the bucket-wheel capacity, I hope, sufficiently to point out that contrary to the memo by Mr. Franche as to one of the reasons for turning down Stephens-Adamson, the bucket-wheel capacity that was requested by the consulting engineer was exactly the same as that offered by Stephens-Adamson.

Having in mind all these things, and I will quote the memo of March 2 by Mr. Franche which said:

Their bid presented a major departure from the specifications.

I think I can say Mr. Chairman, that I have successfully shot down anything that has been put forward and it should be very clear that their bid is not a "major departure".

In that third memo, the March 2 memo, from Mr. Franche, the statement was made that the alternative offer by Stephens-Adamson was made after the closing date, but it was very clearly shown out, and admitted to, by Mr. Franche in his final memo that it is incorrect. It had to do, Mr. Chairman, with the possibility of supplying machines, because Stephens-Adamson were given the impression that delivery was so key that they could have supplied machines similar to Richards Bay if they wanted them six months early, in total. We now know of course that that was not necessary.

So with all this information, it is difficult to understand how this could be so badly misrepresented by Swan Wooster to the RTI board of which Mr. Franche is a member. Now, in light of all of this, Stephens-Adamson in my opinion, and I hope I have proved it sufficiently here, met the specifications. Having done that, they were not granted a detailed meeting as is normally afforded a supplier after the tender closing.

[Traduction]

travers le monde. Monsieur le président, je pense que les devis étaient très précis et que la durée des roulements était de cycles de millions. Par conséquent, la durée utile de la machine proposée par Stephens-Adamson était double de celle qu'exigeaient les ingénieurs-conseils. Il ne faut pas oublier non plus que l'un des éléments utilisés comme raison de refuser Stephens-Adamson était l'angle de fluage des secteurs crénelés arrière—vous nous avez entendu discuter de cette question—bien que nous savons que Stephens-Adamson était tout à fait disposée à fournir exactement les angles de fluage aux secteurs crénelés arrière qu'exigeaient les ingénieurs-conseils, même si, selon cette société, dont l'opinion repose sur un grand nombre d'années d'expérience, il pouvait y avoir des problèmes sur le terrain.

La discussion a porté à nouveau sur les cheneaux du convoyeur de volée, et comme l'a dit très justement M. Franche, Stephens-Adamson qui connaissait très bien la question puisque pendant 57 ans elle avait fourni de nombreux milles de convoyeurs, Stephens-Adamson, dis-je, avait estimé que l'angle exigé par l'expert n'était pas correct, mais elle avait convenu par écrit de fournir cet élément. De plus, nous connaissons suffisamment les roues à godets pour dire que contrairement à ce qu'indique M. Franche dans sa note, au sujet de l'une des raisons pour avoir rejeté Stephens-Adamson, la capacité des roues à godets demandée par l'ingénieur-conseil est exactement la même que celle proposée par Stephens-Adamson.

Ayant tout cela à l'esprit, et je citerai la note du 2 mars de M. Franche:

Leur soumission s'écartait beaucoup du devis.

Monsieur le président, je pense pouvoir dire que j'ai bien réfuté tout ce qui a été invoqué, et il est donc très clair que leur soumission n'est pas différente du devis.

Dans cette troisième note, celle du 2 mars de M. Franche, il est dit que l'autre offre de Stephens-Adamson avait été faite après la date limite, ce qui a été très nettement réfuté, comme l'a admis M. Franche dans sa dernière note. Monsieur le président, cela concernait la possibilité de fournir des machines, parce que Stephens-Adamson avait donné l'impression que la livraison était si essentielle qu'ils auraient pu fournir des machines semblables à Richards Bay s'ils les avaient voulues six mois plus tôt au total. Nous savons maintenant bien sûr que cela n'était pas nécessaire.

Avec tous ces renseignements, il est difficile de comprendre comment les faits ont été si dénaturés par Swan Wooster au conseil du RTI, dont M. Franche est membre. A la lumière de tout cela, selon moi, et j'espère l'avoir bien prouvé ici, Stephens-Adamson a bien répondu aux conditions du devis. Or, on ne leur a pas accordé une réunion qui leur aurait permis d'avoir plus de détails, comme en obtient normalement un fournisseur, une fois que toutes les soumissions ont été envoyées.

[Text]

Mr. Chairman, I am frankly very very disappointed. I cannot understand why a Canadian company, as I outlined, was not given this contract strictly on merit—strictly on merit; never mind the jobs for Canadians; never mind the taxes and all the other benefits which would accrue to the Canadian government. I cannot understand why this job was not given to a Canadian company.

• 1730

I tell you, Mr. Chairman, and I do not mean this in a facetious way, Mr. Franche, or in any difficult way. I understand that you may be leaving as chairman of the National Harbours Board. I just want to say to you that I hope you are here next year and the year after that because, frankly, this is not going to go away. I will be back dealing with this item. I think it is fair to say that Stephens-Adamson which is a highly reputable company and have been around for some 57 years in Canada, has decided that as far as they are concerned, they have lost the contract and they want no more public fuss about it. They are not that kind of a company. However, in my opinion an injustice has been done, and I do not intend to let it drop. Later this year, next year, and the year after that until every last item of this matter has been dealt with, I will continue to bring it up.

Mr. Chairman, thank you. If the Chairman of the National Harbours Board wants to reply to that he is quite welcome to do so.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ellis. That was a very emotional statement at the end, and I must say that you have drawn my curiosity now. I will be anxious to see the developments myself.

Mr. Ellis: We will be all watching it.

The Vice-Chairman: Yes. I want to thank the witnesses for their appearance. I want to thank Mr. Ellis for his co-operation this afternoon, and I am glad that we had a chance to achieve this meeting.

Our next meeting is at 8 o'clock, May 11, 1982 when we shall consider the votes relating to the surface transportation program. Thank you very much. The meeting is adjourned.

[Translation]

Monsieur le président, je suis franchement très déçu. Je ne comprends pas pourquoi une société canadienne n'a pas obtenu ce contrat, strictement au mérite, sans parler des emplois dont auraient pu bénéficier des Canadiens, des impôts et de tous les autres avantages qui auraient pu profiter au gouvernement canadien. Je ne comprends donc pas pourquoi une société canadienne n'a pas obtenu ce travail.

Monsieur le président, il ne s'agit pas d'une plaisanterie, monsieur Franche, ni d'une question difficile. Je crois savoir qu'il est possible que vous n'exerciez plus les fonctions de président du Conseil des ports nationaux. Je voudrais simplement vous dire que j'espère que vous serez ici l'an prochain, et l'année d'après, car très franchement cela va continuer à se présenter. Je recommencerai à traiter de la question. Il me paraît juste de dire que Stephens-Adamson, une société connue sur le marché depuis 57 ans, a décidé qu'en ce qui la concerne, elle n'a pas obtenu le contrat, et elle voudrait que la controverse cesse. Mais selon moi il y a eu une injustice, et je n'ai pas l'intention de laisser tomber la chose. Plus tard cette année, l'an prochain et l'année suivante, je continuerai à soulever cette question, jusqu'à ce que chacun de ses éléments ait été examiné.

Monsieur le président, je vous remercie. Si le président du Conseil des ports nationaux souhaite répondre à cela, je l'invite à le faire.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Ellis. C'était une déclaration très émotionnelle pour terminer, et je dois dire que maintenant je suis curieux de voir ce qui va se passer.

M. Ellis: Nous suivrons tous la question de près.

Le vice-président: Oui. Je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu. Je remercie M. Ellis pour sa coopération cet après-midi, et je suis heureux d'avoir eu la possibilité de terminer cette réunion.

Nous nous réunirons à nouveau le 11 mai 1982 à 20h00 pour étudier les crédits concernant le Programme des transports de surface. Je vous remercie beaucoup. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

De Conseil des Ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du Transport maritime.

30/05/82 PARLIAMENT
1 2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 61

Tuesday, May 11, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 61

Le mardi 11 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85,
90 and L95—Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 60, 65, 70, 75, 80,
85, 90 et L95—Programme des transports de surface
sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Forrestall
Bockstael	Gourd
Corbin	Harquail
Côté (Mrs.)	MacBain
Ellis	MacDonald (Miss)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Maltais	Scott (<i>Hamilton—</i>
Mayer	<i>Wentworth</i>)
McRae	Siddon
Nowlan	Skelly
	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, May 7, 1982:

Mr. Skelly replaced Mr. Manly;
Mr. Benjamin replaced Mr. Fulton.

On Monday, May 10, 1982:

Mr. Mayer replaced Mr. McDermid.

On Tuesday, May 11, 1982:

Miss MacDonald replaced Mr. Dantzer.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 7 mai 1982:

M. Skelly remplace M. Manly;
M. Benjamin remplace M. Fulton.

Le lundi 10 mai 1982:

M. Mayer remplace M. McDermid.

Le mardi 11 mai 1982:

M^{lle} MacDonald remplace M. Dantzer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 11, 1982

(100)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:14 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Miss MacDonald and Mr. Nowlan.

Other Members present: Messrs. Flis and Rose.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Robert Tittley, Director, Rail Passenger.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 10:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 MAI 1982

(100)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h14 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, M^{lle} MacDonald et M. Nowlan.

Autres députés présents: MM. Flis et Rose.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Y.J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, et M. Robert Tittley, directeur, Services ferroviaires-voyageurs.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 22h01, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Malcolm Jack

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, May 11, 1982

• 2015

The Chairman: Order please. The committee can hear evidence without a quorum being present provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition. We have that requirement so we will resume consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. Tonight we have before us Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95 of the Surface Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 60—Surface Transportation—Operating expenditures\$22,424,000

Vote 65—Surface Transportation—The grants listed\$188,220,000

Vote 70—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company.....\$152,872,000

Vote 75—Payments to the Northern Transportation Company Limited.....\$400,000

Vote 80—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs.....\$506,000,000

Vote 85—Payments to reimburse, in accordance with regulations\$4,000,000

Vote 90—Payments to the Canadian National Railway Company (CNR)\$25,000,000

Vote L95—To authorize the Minister to acquire in trust\$38,400,000

Is it the wish of the committee to consider these votes together in order to cover a wide range of questions?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. You will find these specific Votes on pages 30-80, to 30-82 in your blue book. Tonight I would like to welcome to our committee, *Monsieur Robert Giroux*, Administrator, Surface Administration, of Transport Canada. Sitting with him at the table is *Monsieur Gaétan Belec*, Deputy Administrator. I know he has other officials with him and, if he feels the need to call any of them to the table, he can identify them at the time if that is agreeable to you, Mr. Giroux. Do you have an opening statement that you wish to make, Mr. Giroux?

Mr. Robert Y.J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Not really, Mr. Chairman. We are ready to answer questions from the members of the committee. However, at the last committee meeting Mr. Turner did ask a number of specific questions which we have prepared answers to in letter form to be sent to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 11 mai 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le comité peut entendre des témoignages en l'absence d'un quorum, pourvu qu'il y ait des représentants du parti gouvernemental et de l'opposition officielle. Comme nous répondons à cette exigence, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi, c'est-à-dire le budget des dépenses principales pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1983. Nous étudions ce soir les crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95 du Programme des transports de surface.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 60—Transports de surface—dépenses de fonctionnement.....\$22,424,000

Crédit 65—Transports de surface—Subventions inscrites au budget et contributions\$188,220,000

Crédit 70—Paiements à CN Marine Inc et à la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada.....\$152,872,000

Crédit 75—Paiements à la Société des transports du Nord limitée\$400,000

Crédit 80—Paiements à Via Rail Canada Inc relativement aux coûts\$506,000,000

Crédit 85—En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil\$4,000,000

Crédit 90—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.....\$25,000,000

Crédit L95—Pour autoriser le ministre à acheter en fiducie.....\$38,400,000

Le comité veut-il étudier ces crédits ensemble pour avoir une vue d'ensemble?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, merci. Vous trouverez ces crédits aux pages 30-81 à 30-83 du livre bleu. Je souhaite la bienvenue à M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. Il est accompagné de M. Gaétan Belec, administrateur adjoint. Il est accompagné d'autres fonctionnaires et s'il estime nécessaire de les convoquer à la table, il pourra nous les présenter à ce moment-là. Avez-vous une déclaration à nous faire, monsieur Giroux?

M. Robert Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transport Canada): Pas vraiment, monsieur le président. Nous sommes prêts à répondre aux questions des membres du comité. Toutefois, à la dernière réunion du comité, M. Turner a posé un certain nombre de questions auxquelles nous avons préparé des répon-

[Texte]

Mr. Turner who, I understand, will not be here tonight. If it is the wish of the committee, we have extra copies of that letter, and it could be tabled as answers to some of the very specific questions which Mr. Turner asked. Also, we are prepared to distribute copies of that letter for purposes of the members of the committee.

Mr. Forrestall: I would shove them along.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Giroux: Thank you very much.

The Chairman: We have a messenger here who will distribute them please.

Mr. Forrestall: I might just say, on a point of order, Mr. Chairman, that—

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: —Mr. Turner's absence this evening, I might say through you, Mr. Chairman, is due to the sudden death of a close member of his family. He regrets very much, not being able to be here, of course, having looked forward to the opportunity to discuss matters particularly with respect to VIA Rail, the CNR and CPR in general. I am sure Mr. Turner would want us to express to the witnesses, Mr. Chairman, his quite understandable regrets for a circumstance which deprives him of the opportunity to be here.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. We all know of the interest which Mr. Turner takes in this committee, particularly in matters concerning rail. The committee will be less interesting tonight because of his absence. We all join in the sentiments and regrets expressed by Mr. Forrestall. Having said that, I will call on Mr. Forrestall to begin the questioning.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. We look forward to the evening's dialogue and subsequent conversations with Mr. Giroux. We welcome him back, together with other officials in the area of surface transport. There are of course, Mr. Chairman, a number of issues which continue to concern us in the general area of transport; perhaps none, in fact, concern us as much, however, as the apprehension many of us feel with respect to further VIA Rail cutbacks. I will not directly go into that, except to underscore that and to underline to Mr. Giroux and to his officials, and others that are here, Mr. Chairman, that we continue to be vitally concerned in what may or may not happen over the next several months.

• 2020

I wanted more specifically, and if the committee will indulge me, because, as is our want, sometimes it proves to be quite fruitful for us, I will try to put on the record the questions that I would like to direct in their mixture of editorial comment—I hope not partisan, because we are not really a partisan group—except if I can take leave from the deputy minister who in response to Mr. Deniger's question, Mr. Chairman, recently expressed the opinion that in fact the department were excellent attorneys for the interests that they legitimately represent. Of course, I do not represent the interests that the department represents, rather I hope that I continue to repre-

[Traduction]

ses sous forme de lettre qui doit être envoyée à M. Turner. Je crois que ce dernier ne viendra pas ce soir. Si le comité le désire, nous avons des copies de cette lettre et nous pourrions les déposer à titre de réponse aux questions qu'a posées M. Turner. De plus, nous sommes disposés à distribuer des copies de cette lettre aux membres du comité.

M. Forrestall: Faites, je vous en prie.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Giroux: Merci beaucoup.

Le président: Nous avons un messenger qui s'en chargera.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voulais dire que l'absence de M. Turner est due au décès soudain d'un membre de sa famille immédiate. Il regrette beaucoup de ne pas pouvoir être présent car il se réjouissait d'avoir l'occasion de discuter de Via Rail, du CN et du CP avec nos témoins. M. Turner voudrait certainement que j'exprime aux témoins ses regrets de ne pouvoir assister à cette réunion.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Nous connaissons tous l'intérêt que porte M. Turner au travail de ce comité, surtout lorsqu'il s'agit du service ferroviaire. Cette réunion perdra certainement un peu de son éclat du fait de son absence. Nous nous associons tous aux sentiments et aux regrets exprimés par M. Forrestall. Cela dit, je cède la parole à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureux de pouvoir discuter ce soir avec M. Giroux. Nous lui souhaitons de nouveau la bienvenue à ce comité, ainsi qu'aux autres fonctionnaires de l'administration des transports de surface. Il y a évidemment un certain nombre de questions qui continuent à nous préoccuper dans le domaine des transports, et la plus pressante est sans contredit les inquiétudes qu'entretiennent nombre d'entre nous au sujet de la possibilité qu'il y ait d'autres réductions du service offert par Via Rail. À ce sujet, je me contenterai de souligner pour la gouverne de M. Giroux et des fonctionnaires qui l'accompagnent, que nous continuons à nous préoccuper beaucoup de ce qui pourrait se produire au cours des prochains mois.

Si le Comité m'y autorise, et comme cela est parfois très utile pour nous, j'insérerai mes questions dans une sorte de déclaration, et j'espère qu'elle ne sera pas partisane, parce que notre Comité ne travaille pas dans cet esprit, à l'exception peut-être d'une réponse que le sous-ministre a faite à M. Deniger récemment et au cours de laquelle il a exprimé l'opinion que le ministère défendait très bien les intérêts qu'il est censé représenter. Je ne représente pas évidemment les mêmes intérêts, représentant plutôt, je l'espère, les intérêts des électeurs et de la population du Canada. Cela ne veut pas dire

[Text]

sent the interests of voters and the people of Canada. That is not to say that Mr. Giroux was not right. The department, in fact, does continue to represent the views of their legitimate and legal interests, and very, very well.

Mr. Chairman, we have been witnesses to a media battle of late between supporters of rail passenger services and supporters of intercity buses. I suppose my question is: What is the Ministry's view with respect to the charges and countercharges about subsidized rail passenger service jeopardizing the economics of cross-subsidized, if you will, intercity bus networks?

Specifically the concern that I have, Mr. Chairman, is raised in the report of our own task force on rail passenger service last October. And if I could be permitted to quote just briefly from it.

If service in the Quebec City—Windsor corridor is expanded by VIA Rail, the net effect may be to drive existing bus companies out of business or to place them in such an economic position that they will require government subsidies to continue operation. What is VIA Rail's strategy? The public has the right to know. Is it to operate along the corridor and depend on buses to bring people into the cities to catch the train? Is it to have buses pick up what VIA Rail cannot be bothered to serve, especially smaller communities in western and Maritime Canada?

The government, Mr. Chairman, cannot develop rail policy in a vacuum, divorced, if you will, from other modes of transport. I think we are all aware of that, and when I say all aware of it, I include the Crown corporations that, in fact, are responsible for the vast carriage of people in Canada. It must, I think, Mr. Chairman, consider the harmful consequences its sort of ad hoc policies will have on development, tourism, jobs, energy consumption, safety, et cetera. Rail passenger policy must, in fact, be tailored to dovetail with the other modes. They must be complimentary, and they must turn to serve one another and in turn, hopefully in the final analysis, serve the Canadian user.

I will slow down here in the hopes that in responding to my comments—and we note the arrival of Mr. Benjamin with delight, Mr. Chairman.

Mr. Deniger: Speak for yourself.

An hon. Member: On division.

Mr. Forrestall: On division! Well, I like the crazy old sun-of-a-gun. He is really not bad. He is partly responsible for the status in life that I enjoy; in other words, he helped get me elected. He does not know it really.

In making his comments, Mr. Chairman, I might hope that Mr. Giroux, through you, could as well expand on MOT's response to our Seventh Report which you will have noted, Mr. Chairman, and we welcome you back particularly—not that Mr. Deniger was not an extraordinary good vice-chairman. We would welcome some comments he might like to make to

[Translation]

que M. Giroux avait tort. Il est vrai que le ministère continue à représenter des intérêts tout à fait légitimes.

Monsieur le président, nous avons pu lire dans les journaux le débat que se livraient récemment ceux qui appuient les services ferroviaires pour passagers et ceux qui appuient plutôt les services d'autobus interurbains. Ma question est la suivante: que pense le ministère des allégations voulant que les subventions accordées aux services ferroviaires passagers rendent difficile la situation financière des services d'autobus interurbains?

Plus précisément, je m'inquiète d'une question qui a été soulevée dans le rapport de notre propre groupe de travail sur les services ferroviaires passagers, publié en octobre dernier. Si vous me le permettez, je le citerai brièvement.

Si VIA Rail augmente le service dans le couloir Québec-Windsor, les sociétés d'autocars pourraient être acculées à la faillite ou se trouver dans une situation telle qu'elles auront besoin de subventions gouvernementales pour continuer. Quelle est la stratégie de VIA Rail? Le public a le droit de savoir. Veut-elle continuer à offrir un service ferroviaire dans ce couloir et compter sur les services d'autocars pour amener les passagers dans les villes où ils pourront prendre le train? Veut-elle laisser aux autocars les miettes qu'elle n'entend pas ramasser elle-même, surtout dans les petites collectivités de l'Ouest et des Maritimes?

Monsieur le président, on ne peut pas mettre au point une politique ferroviaire isolément, séparée des autres moyens de transport. Nous le savons tous, et lorsque je dis tous, j'inclus également les sociétés de la Couronne qui sont chargées du transport de voyageurs au Canada. Le gouvernement doit bien tenir compte des conséquences néfastes que ses politiques fragmentées auront sur le développement, le tourisme, l'emploi, la consommation énergétique, la sécurité, etc. En ce qui concerne le service ferroviaire pour voyageurs, la politique doit être conçue de façon à s'imbriquer avec celle des autres moyens de transport. Elles doivent se compléter, et, espérons-le, mieux desservir les voyageurs canadiens.

Je m'arrête ici dans l'espoir qu'on répondra à ces commentaires, et je note avec plaisir l'arrivée de M. Benjamin, monsieur le président.

M. Deniger: Parlez pour vous.

Une voix: Le vote est partagé.

M. Forrestall: Oui! Moi je l'aime bien, cette vieille canaille. Il n'est pas si méchant. Il est en partie responsable de ma situation dans la vie, autrement dit, il m'a aidé à être élu. En fait, il ne le sait même pas.

J'espère qu'en me répondant, M. Giroux pourra également nous parler de la réaction du ministère à notre septième rapport, monsieur le président. En passant, nous sommes heureux de vous revoir, non pas que M. Deniger n'ait pas été un excellent vice-président. Nous serions heureux d'entendre ce que vous avez à dire au sujet de notre septième rapport, dans

[Texte]

us about our Seventh Report, in which we recommended, among a lot of other things, first a study—I think this is most important—a study and analysis of the total level of subsidies, direct and indirect, provided to each mode of transportation. We made that not unconscious of the work that has been done and of the very, very excellent report which has been produced and which provides us with an enormous amount of statistical information. Some of us are going to take months, in fact, really to absorb and attempt to analyse it.

• 2025

But could you comment on that report in this context—because it does address itself, in a sense, to the first of the recommendations in our Seventh Report?

Secondly, we had recommended, as you will recall, Mr. Chairman, that we would be interested in a study and analysis of the energy efficiency of each transportation mode. Of course that arises out of difficulties we had with certain presentations that were made to us while we were travelling last year, I believe in—

Mr. Deniger: Quebec.

Mr. Forrestall: Quebec particularly.

And thirdly, we had recommended as a committee that there should be consideration of the creation of an advisory board on surface transportation, comprised of representatives of government, VIA Rail, the bus industry, and other affected groups. Of course that extended to such groups as consumer-oriented and consumer-concerned groups.

Mr. Chairman, I will try to come to an end of this rather lengthy question, but it is perhaps as much an open statement as the beginning of a series of questions, and where Mr. Giroux would like to respond in writing, that is quite all right with me and I am sure with other members of the committee.

It seems to me, Mr. Chairman, the key to this whole question is a more co-ordinated approach to passenger transportation planning, and especially surface passenger transportation; and that is a greater concern by all those who are affected, both directly and indirectly. It is clear, however, that while most of us are probably to blame for the bickering and squabbling, the ministry itself has in fact a definite leadership responsibility, which in my judgment is not being met. I do not ask Mr. Giroux to address himself to that; it is simply an editorial comment.

I have some other questions. I would like you, for example, Mr. Giroux, if you could, to expand on three points. When the minister appeared before the committee on April 20 in response to questions on VIA Rail, he made reference to the long-awaited VIA Rail bill; secondly, a discussion paper which is in the works on this; and thirdly, some kind of special reference to this committee, similar to the—if I can use the minister's own words—the kind of exercise which in my judgment was most successful and which we went through with the domestic air policy.

[Traduction]

lequel nous recommandions entre autre qu'on effectue tout d'abord une étude—et je pense que c'est la recommandation la plus importante—de toutes les subventions, directes et indirectes, offertes à chaque moyen de transport. Nous avons fait cette recommandation, sachant très bien qu'on a déjà fait du bon travail à cet égard et qu'un excellent rapport a été présenté. Ce rapport nous a fourni de nombreux renseignements de nature statistique. Certains d'entre nous mettront peut-être des mois à le lire et à essayer de l'analyser.

Je voudrais que vous nous en parliez, parce que la première recommandation de notre septième rapport concerne en fait toute cette question.

Deuxièmement, nous avons également recommandé une étude de la consommation énergétique de chaque moyen de transport. Cette recommandation découle de témoignages que nous avons entendus lorsque nous avons voyagé l'an dernier, je crois que c'était à . . .

M. Deniger: Québec.

M. Forrestall: Québec surtout.

Troisièmement, nous avons recommandé qu'on envisage la possibilité de créer un conseil consultatif des transports de surface, comprenant des représentants du gouvernement, de Via Rail, des services d'autocar, et d'autres groupes intéressés. Cela comprenait évidemment les groupes comme les associations de consommateurs.

Monsieur le président, j'en arrive à ma conclusion. Ma question est très longue, mais elle peut également faire office de déclaration préliminaire. Si M. Giroux le désire, il pourra répondre à mes questions par écrit. Cela ne me fait rien, et je suis certain que les membres du comité seront d'accord.

Il me semble que la solution à ce problème serait une meilleure coordination de la planification des transports pour voyageurs, surtout des transports de surface. C'est ce qui préoccupe le plus tous ceux qui sont touchés, tant directement qu'indirectement. Il est clair toutefois que même si nous sommes tous plus ou moins responsables de ces chamailles continues, il incombe au ministère d'assumer ses responsabilités en matière de leadership, ce que selon moi il ne fait pas. Je ne demande pas à M. Giroux de répondre à cela, ce n'est qu'un commentaire.

J'ai d'autres questions à poser. Je voudrais par exemple, monsieur Giroux, que vous me donniez plus de détails sur trois questions. Lorsque le ministre a comparu devant le comité le 20 avril, il a répondu à certaines questions au sujet de Via Rail et a mentionné le projet de loi que nous attendons depuis si longtemps à ce sujet, il a également mentionné un document d'information qui est en cours de préparation, ainsi qu'un ordre de renvoi spécial pour le comité, semblable à celui que nous avons obtenu pour étudier la politique en matière de transport aérien au Canada, ce que nous avons fait avec grand succès, selon moi.

[Text]

Mr. Giroux could expand on particularly three points—these three points? What is the timing for each? When will the committee see, first, the discussion paper, and secondly, the proposed VIA Rail act? Perhaps he could elaborate on the department's thinking, his own thinking, for example, with respect to the sequence of each—which will come first, when will it come, and when we might expect to see it.

• 2030

Secondly, is the discussion paper particularly designed as a background for the VIA Rail Bill or, and perhaps Mr. Giroux or others can shed some light on this, is it a more general approach to this entire question?

Thirdly, in my own judgment the idea of a special reference to the committee is excellent, it is to be welcomed . . . indeed, I welcome it, but I hope its terms, if we are to consider such a paper, would be wide enough and broad enough to include all modes of surface transportation. Although I recognize that is a significant amount to put out, I hope it will be considered as much as an opening statement, Mr. Chairman, as a series of questions. If perhaps Mr. Giroux could respond in that vein, I would appreciate it very much and I thank the members of the committee for their indulgence.

I have a lot of other questions on VIA Rail, of course, that I would like to go through and I will probably do so on the second round.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Giroux, you may have to perform yeoman service here; you have about 8 minutes in which to answer.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman. I would like to tackle for Mr. Forrestall the last part first. When the minister made his presentation before the committee on the VIA Rail Canada Bill, he indicated at that time that the department was preparing a discussion paper. The purpose of the discussion paper is to highlight the number of issues which are relevant to a VIA Rail Canada Act and, on a broader basis, not only related to VIA Rail Canada, but to a number of issues which are pertinent to rail passenger transportation in this country—questions which really do not apply to VIA Rail in a very narrow sense but which apply with respect to the interaction between VIA Rail and the railways, CN and CP, in the area of costing, in the area of passengers versus freight, in the area of responsibilities for determining service levels and so on, and which also very much look at the questions of the various responsibilities of Transport Canada, the government and itself, the Canadian Transport Commission, VIA Rail and the railways.

The purpose of the discussion paper is to bring forth those issues, which will include some very specific requirements for VIA Rail as a Crown corporation as it gets its own legislation—what kinds of things should go in that legislation. My understanding at that time was that the minister was considering very seriously at that time—and it is his decision to make and I cannot speak for him tonight—that he might wish to ask

[Translation]

M. Giroux pourrait-il répondre à ces trois questions en particulier? A quelle date devrions-nous avoir ces trois choses? Quand le comité recevra-t-il tout d'abord le document d'information, et deuxièmement, le projet de loi sur Via de Rail? Il pourrait peut-être nous donner le point de vue du ministère ou son propre point de vue sur l'ordre dans lequel on entreprendra ces activités.

Deuxièmement, le document de travail est-il conçu comme source de renseignements à l'égard du projet de loi sur Via Rail? M. Giroux ou ses collègues pourraient nous donner de plus amples renseignements à ce sujet. Est-ce une façon plus générale d'aborder cette question?

Troisièmement, selon moi l'idée de donner un ordre de renvoi spécial au comité est très valable; je suis d'accord. Cependant, tout en l'accueillant favorablement, j'espère que le mandat permettra de tenir compte de tous les modes de transport de surface. Je reconnais que j'ai parlé longtemps, monsieur le président; j'espère toutefois qu'on considérera mon intervention comme autant une déclaration préliminaire qu'une série de questions. J'aimerais que M. Giroux nous donne des réponses sur ces questions et je remercie les membres du comité d'avoir été patients.

J'aimerais poser beaucoup d'autres questions sur Via Rail; je le ferai probablement au second tour de questions.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Giroux, on vous demande peut-être une tâche impossible; vous avez 8 minutes pour répondre aux questions.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. J'aimerais répondre à la dernière partie de la question de M. Forrestall au départ. Lorsque le ministre a parlé pour la première fois du projet de loi sur Via Rail Canada devant le comité, il a signalé que le ministère rédigerait un document de travail. Le but de ce document de travail est de mettre l'accent sur un certain nombre de questions pertinentes à une Loi constituant Via Rail et de façon plus générale qui intéresse les services ferroviaires voyageurs du pays; autrement dit, ces questions ne touchent pas uniquement Via Rail mais également la direction de Via Rail et de CN et de CP, les frais d'exploitations, le transport des passagers par opposition au fret, les responsabilités quant aux décisions sur les services offerts, etc.; il faut également tenir compte des diverses responsabilités du ministère des Transports, du gouvernement proprement dit, de la Commission canadienne des transports, de Via Rail et des chemins de fer.

Le document de travail a pour but d'exposer ces questions et il comprendra des obligations plus précises pour Via Rail en tant que société de la Couronne; en outre, le document précisera les dispositions qui devraient être insérées dans la loi. Je ne peux pas me faire le porte-parole du ministre ce soir et c'est à lui de prendre la décision, mais si j'ai bien compris, il étudie très attentivement la possibilité de demander au comité d'étu-

[Texte]

the committee to take a look at the discussion paper; to use it as a basis for giving him advice and guidance on how to proceed with the VIA Rail Canada Act on a very broad number of issues. This is the context in which we are working right now.

As to the question of timing, I cannot give Mr. Forrestall a very specific date. It would be for the minister to decide at which time he would want to put it in front of the committee; but, for Mr. Forrestall's own information, we are working very hard on it right now, and we are gathering a lot of very basic information which will go towards establishing the issues themselves.

As I said previously, the question of special reference to the committee is a matter that, I think, is very much the minister's prerogative to decide. Certainly it is a matter that will be discussed further with him, and it is for him to decide in the next weeks or so.

Mr. Forrestall: I am sorry, in the next week or so? Are we that close?

• 2035

Mr. Giroux: No, in the next weeks or so; in the next few weeks.

The Chairman: I can shed a little light on this by telling Mr. Forrestall and other members of the committee that I am continuing to have discussions with the minister on this subject and I think the minister may well make a decision in the very near future on that. I will want to discuss with the steering committee, at our next meeting, the views of the members of the steering committee with regard to calling VIA on the estimates if, in fact, we are going to have that reference.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I might just respond, if I may, for our own group. If that is the actual situation, then, in fact, we welcome the rapidity with which the officials have prepared the minister for this next step. I can only say that the sooner—the sooner—this committee is seized of this question and the Canadian public have some understanding of where they are going to go, the better this committee will serve its own purpose and, in fact, the parliamentary process will serve the views of the Canadian public. I appreciate that, Mr. Chairman, and I thank you for it.

The Chairman: Thank you.

Will Mr. Giroux continue, please?

Mr. Giroux: With respect to the other questions raised by Mr. Forrestall, I do not have for him tonight a detailed response to a number of the questions raised by the report that was prepared as a result of the number of hearings across the country that Mr. Forrestall's party undertook last fall—the end of summer and early fall—on the VIA Rail question.

The Chairman: I think, Mr. Giroux, to keep the record straight, he was not referring to the group of the Conservative caucus that toured on the country on VIA Rail specifically—

[Traduction]

dier le document de travail, de le lui référer en vue d'obtenir des conseils sur un certain nombre de questions portant sur la Loi relative à Via Rail. Voilà notre situation à l'heure actuelle.

Quant aux délais ou à l'échéancier prévu, je ne peux pas donner une date précise. C'est au ministre de décider quand il veut en saisir le comité; mais, pour la gouverne de M. Forrestall, nous y travaillons d'arrache-pied à l'heure actuelle, nous recueillons beaucoup de renseignements très importants qui nous permettront de bien préciser ces questions.

Comme je l'ai dit précédemment, la question d'un ordre de renvoi spécial relève, à mon avis, de la prérogative ministérielle. Nous discuterons certainement de la question avec lui et c'est à lui de prendre une décision au cours des prochaines semaines.

M. Forrestall: Pardon, il prendra sa décision au cours de la semaine prochaine? Nous en sommes déjà rendus là?

M. Giroux: Non, au cours des prochaines semaines.

Le président: Je peux apporter une précision à ce sujet en disant à M. Forrestall et aux autres membres du comité que d'après les discussions que j'ai avec le ministre sur cette question il semblerait qu'il puisse prendre une décision dans un avenir très rapproché. J'en discuterai avec le comité directeur au cours de notre prochaine réunion; je demanderai aux membres du comité directeur s'il y a lieu de demander aux représentants de VIA rail de comparaître pour discuter du budget et si nous aurons cet ordre de renvoi.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir au nom de notre groupe. Si tel est le cas, nous sommes heureux de la rapidité avec laquelle les fonctionnaires ont fait leur travail auprès du ministre. Le plus vite sera le mieux, à mon avis; le comité pourra faire son travail et le processus parlementaire répondra aux besoins du public canadien lorsqu'il sera saisi de cette question et lorsque le public canadien comprendra l'orientation qu'il doit suivre. Monsieur le président, je vous remercie de votre intervention.

Le président: Merci.

Monsieur Giroux, voulez-vous poursuivre?

M. Giroux: Quant aux autres questions soulevées par M. Forrestall, je ne peux pas répondre de façon précise à certaines préoccupations soulevées par le rapport qui a été rédigé à la suite d'un certain nombre d'audiences tenues à travers le pays; c'est le parti de M. Forrestall qui s'était chargé de ces audiences vers la fin de l'été et au début de l'automne de l'an dernier et les audiences portaient sur la situation de VIA Rail.

Le président: Monsieur Giroux, pour votre gouverne, M. Forrestall ne faisait pas allusion à un groupe du caucus

[Text]

Mr. Giroux: Oh, I am sorry.

The Chairman: —He was referring to this committee's tour of Quebec and Ontario, I believe.

Mr. Giroux: Oh, I am sorry. I was misled on that.

The Chairman: Mr. Forrestall, I will allow you to set the record straight.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with all due respect, in part, with respect to studies and the analysis of total level of subsidies, and so on and so forth, we were, in fact, referring to the committee chaired by the Honourable Don Mazankowski.

The Chairman: Oh, I am sorry.

Mr. Forrestall: The study of the analysis of the energy efficiency of each of these modes was a recommendation—or a request, or a requirement—of that task force. The consideration of the creation of an advisory board as well flowed from that, although it was a matter that was very close, I think Mr. Chairman would agree, to the general consensus of this committee with respect to the difficulty of solving intermodal interface problems with respect to the movement of the public in this country. It was, in fact, a recommendation that flowed from Mr. Mazankowski's task force. However, the other points were recommendations contained in, if you will, the Seventh Report of this committee.

The Chairman: Thank you for the clarification.

Mr. Forrestall: You will find, Mr. Giroux, that we are a very non-partisan group and our ideas frequently coincide, with the singular exception of my socialist friend from Saskatchewan, who finds himself without a base. He finds himself all alone these days.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I was just going to say that Mr. Forrestall has given us a copy of his questions and we will be quite pleased to prepare documentation on this.

If you will allow me, I would like very briefly to expand on one area. This is the question of the bus versus rail interaction, which is one that is definitely of very strong importance to Transport Canada, but one which is extremely difficult to come to grips with, because you are dealing with a split jurisdiction, basically. The policy, as well as the licensing, is determined by the provincial governments. The question is very much to try to reconcile the viability of those two various services with respect to federal and provincial considerations. It is a matter on which we have been having discussions with the provinces a little more lately than we have had in the past because the bus industry itself—and I am sure some of those presentations were made when your committee went across the country last summer and last fall—the bus industry itself is facing some difficulty in its patronage, in its cost, and in meeting its viability questions; and definitely the Quebec-Windsor corridor is an area where the interaction between the bus industry and VIA Rail is of utmost importance.

[Translation]

conservateur qui s'était rendu à plusieurs endroits au pays pour discuter de VIA Rail . . .

M. Giroux: Oh, pardon.

Le président: . . . il faisait allusion aux déplacements de ce comité au Québec et dans l'Ontario, je crois.

M. Giroux: Je n'avais pas bien compris.

Le président: Monsieur Forrestall, je vous permettrai d'apporter la rectification qui s'impose.

M. Forrestall: Monsieur le président, sauf votre respect, lorsque je parlais des études et de l'analyse de l'importance des subventions, nous faisions allusion au comité qui a été présidé par l'honorable Don Mazankowski.

Le président: Oh, pardon.

M. Forrestall: Le groupe de travail a recommandé ou a demandé une étude de l'analyse de l'efficacité énergétique de chacun de ces modes de transport. L'idée de la création d'un conseil consultatif avait été lancée à ce moment-là bien qu'elle reflétait également le consensus de ce comité sur la nécessité d'étudier les problèmes d'interrelations entre les divers modes de transport des passagers au pays. Il s'agissait, en réalité, d'une recommandation proposée par le groupe de travail de M. Mazankowski. Toutefois, les autres questions que j'ai soulevées faisaient partie des recommandations contenues dans le septième rapport du comité.

Le président: Merci d'avoir apporté cette précision.

M. Forrestall: Monsieur Giroux, vous vous rendrez compte que nous sommes un groupe sans parti pris et que nos idées sont souvent les mêmes, sauf dans le cas particulier de mon ami socialiste de la Saskatchewan qui se trouve sans appui. Il est tout seul, ces jours-ci.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: J'étais sur le point de dire que M. Forrestall nous avait donné une liste de questions et il nous fera plaisir de lui faire parvenir les renseignements qu'il demande.

Si vous me le permettez, j'aimerais parler brièvement d'une question; il s'agit de l'interaction entre les services ferroviaires et les services interurbains d'autocar, une question qui intéresse vivement le ministère des Transports mais qui est très difficile à circonscrire car il s'agit essentiellement d'une juridiction partagée. Ce sont les gouvernements provinciaux qui arrêtent la politique et octroient les permis. Il est difficile d'établir la rentabilité de ces deux services en tenant compte du point de vue fédéral et provincial à la fois. Nous avons eu des discussions un peu plus suivies avec les provinces dernièrement. Certains des mémoires reçus par votre comité lorsqu'il traversait le pays l'été et l'automne derniers ont dû faire état des difficultés éprouvées par les services d'autocar relativement à leurs clients, à leurs coûts et à leur rentabilité; toujours est-il que le corridor Québec-Windsor est une région où l'interaction entre les services interurbains d'autocar et les services ferroviaires voyageurs de VIA Rail sont de très grande importance.

[Texte]

• 2040

The effect of the government's decision last summer on VIA Rail has been in fact to indicate that government saw a very important future for rail passenger in this country in major inter-city corridors; in corridors of cities which have a large population, which are at a distance of 300 to 500 miles between themselves, for which you can develop a service on a daylight inter-city basis, and for which you can put the kinds of equipment and you can develop the kinds of speeds that will allow rail passenger to be competitive with other modes.

This is definitely of very much importance in the future directions of VIA Rail. I will not at this stage speak on behalf of VIA Rail, but definitely it is one of the cornerstones of their strategy in making rail passenger services a viable operation in this country and maximizing the potential of the rail passenger mode.

The Chairman: Thank you, Mr. Giroux.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I recognize I am trespassing, in a sense, but could I ask Mr. Giroux if he could comment on my fear that the net effect may be to drive existing bus companies out of business or place them in such an economic position that they will require—in absolute fact require—some form of government subsidy in the very near future? Perhaps Mr. Giroux might comment on whether or not, as the surface administrator, his department is directing itself at that very real concern, and if so, with what conclusions. If he chooses to reserve comment on that, I will accept it, and in a sense perhaps understand it. But I am sure the committee would be interested in knowing the views of the professional staff about that fear, which many of us have—not the fear of subsidy but the fear of the requirement for subsidy.

Mr. Giroux: I can answer that, Mr. Chairman. We have been having quite regular consultations with the Canadian Motor Coach Association, among other groups, on this question, and we are looking at this at the moment right now, and we also want to look at it in co-operation with the provinces. The point I think is very important at this time is that there are two factors which are affecting the current conditions. One of them is a continuing factor: that the bus industry and the rail industry are really fighting at the moment now for something like 7 to 8 per cent of the inter-city market. Some 85 to 87 per cent is by car. The passenger car is still the preferred mode of travel for inter-city travel; air is definitely a major contributor; and then you have the bus and the rail, which are the other two modes which are affected.

The other question which of course has been coming up in the last year or so has been the economic conditions, where we are seeing a downturn in the bus industry and also not a major upturn in some of the other modes, which means that because the economic conditions are going down, less people are travelling, less people are prepared to spend some money, and therefore they are fighting for a shrinking market. So that is

[Traduction]

La décision qu'a prise le gouvernement l'an dernier au sujet de VIA Rail a fait comprendre qu'il prévoit un avenir prometteur pour les services ferroviaires voyageurs dans ce pays sur le plan des grands corridors interurbains; entre les villes dont la population est nombreuse et qui se trouvent à 300 à 500 milles de distance les unes des autres; cette situation permet de planifier un service interurbain durant la journée à des vitesses qui permettraient aux services ferroviaires voyageurs de livrer concurrence aux autres modes de transport.

Cette considération est un élément très important dont il faut tenir compte dans les orientations futures de VIA Rail. Je ne me ferai pas le porte-parole de VIA Rail, mais il s'agit certainement d'une des pierres angulaires de leur stratégie visant à rendre leurs services ferroviaires passagers rentables et de mettre à profit au maximum les possibilités de ce genre de transport.

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je ne devrais probablement pas en parler, mais j'aimerais l'avis de M. Giroux: je crains qu'au bout du compte, ces activités risquent de provoquer la faillite des réseaux d'autocars ou de les placer dans une situation économique telle qu'il leur faudra une subvention du gouvernement dans un avenir rapproché. Qu'en pensez-vous? En sa qualité d'administrateur chargé des transports de surface, M. Giroux pourrait-il nous dire si son ministère étudie cette éventualité et si l'on en est arrivé à des conclusions. S'il refuse de répondre à la question, j'accepterai sa décision, je comprendrai. Mais le comité est sans doute intéressé aux observations des professionnels sur la crainte éprouvée par certains, non pas la crainte des subventions, mais la crainte d'être obligé de verser des subventions.

M. Giroux: Monsieur le président, je peux répondre à la question. Nous avons discuté de cette question avec plusieurs groupes, notamment la *Canadian Motor Coach Association*. Les discussions sont en cours et nous voulons entreprendre une étude conjointe avec les provinces. Il importe de signaler que deux facteurs influencent la situation actuelle. Un de ces facteurs est permanent: les services interurbains d'autocars et les services ferroviaires voyageurs se livrent à l'heure actuelle une concurrence pour s'accaparer de 7 à 8 p. 100 du marché interurbain. Les placements entre centres urbains se font par voitures à raison de 85 à 87 p. 100. La voiture particulière reste le mode de déplacement interurbain préféré. Les services aériens connaissent, bien sûr, beaucoup de succès; viennent ensuite les deux autres modes de transport.

Depuis un an, environ, nous étudions les conditions économiques; nous constatons un fléchissement des services interurbains d'autocars mais nous ne voyons pas une augmentation parallèle importante des autres modes de transport, ce qui semblerait indiquer que les conditions économiques sont telles qu'un plus petit nombre de gens voyagent ou sont disposés à dépenser; d'où, la lutte pour un marché qui perd de l'import-

[Text]

another factor which is influencing the viability of the bus industry.

So Mr. Forrestall is quite right: it is a concern at this time. At the moment in corridor routes it is probably right to say that the bus industry is still, on those kinds of routes, able to make a go of it. Where the bus industry is suffering the most is that it has a network of routes, some of which go into areas which are not as heavily patronized as the corridor routes. Take Ottawa-Montreal, which has one trip every hour, and it is relatively full. That is advantageous to the bus industry. But at the same time, the bus industry must have services which go to the outlying areas of the provinces, whether it be Quebec or Ontario, and on those routes which it has an obligation to fulfil, it is not making money; therefore on balance, when you take a look at the total health of the bus industry, you see some problems emerging. If you were to take a look only at the corridor routes, those routes are probably very viable and making money. But if you take a look at the total network of the bus industry, it is not doing as well as it should be. This is of concern to us; there is no doubt about that.

• 2045

The Chairman: Thank you, Mr. Giroux. Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Deniger, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Giroux, permettez-moi tout d'abord de vous féliciter pour la qualité de la présentation sur les prévisions intitulée *Transports de surface—Plan de dépenses*. Notre tâche est beaucoup plus facile lorsque les prévisions sont préparées avec autant de détails; c'est vraiment bien fait.

Dans le document en question, vous faites état, à la page 9, de la restructuration de VIA Rail. On sait que selon vos prévisions budgétaires en 1981-1982, vous versez 506 millions de dollars, et que selon vos prévisions 1982-1983, vous verserez également, vous l'espérez, 506 millions de dollars. À la page 9, vous dites cependant que:

Les principales facettes de cette restructuration sont la réduction des subventions de fonctionnement, l'orientation des fonds supplémentaires vers les investissements . . .

etc., etc.

Je suis curieux, monsieur Giroux, de savoir comment vous pensez réduire les subventions de fonctionnement de VIA Rail sans augmenter les tarifs et sans réduire davantage les services.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. Monsieur Deniger, tout d'abord, je vous remercie d'avoir fait mention de notre document. J'aimerais ajouter que nous serions bien intéressés à avoir les commentaires des membres du Comité parlementaire sur le document lui-même, parce que c'est un premier effort et que nous aimerions nous assurer qu'il vous transmet l'information dont vous avez besoin pour faire une analyse de notre budget. Si vous avez des suggestions à nous faire, elles seront très bien reçues, parce que nous commençons déjà à préparer le document pour la prochaine présentation.

[Translation]

tance. Voilà un autre élément dont il faut tenir compte en évaluant la rentabilité des services interurbains d'autocars.

M. Forrestall a donc tout à fait raison: nous nous intéressons à la situation. À l'heure actuelle, dans les corridors, on peut probablement affirmer que les services d'autocars sont rentables. Malheureusement, ces services exploitent également un réseau de routes dont certaines se rendent dans des régions où le trafic n'est pas aussi dense que celui des corridors. Prenez le trajet Ottawa-Montréal, par exemple; des autocars partent à toutes les heures et ils sont relativement pleins. Cela est avantageux pour le secteur des industries. Mais il doit y avoir des autobus se rendant vers les régions éloignées des provinces, du Québec ou de l'Ontario, mais ils ne font pas de profit sur les trajets qu'ils sont obligés de desservir; par conséquent, si l'on considère tous les aspects du secteur des autobus, on voit que certains problèmes existent. Si l'on ne considère les grands trajets directs, ils sont probablement rentables, et ils font sans doute des profits mais si l'on envisage l'ensemble du réseau, la situation n'est pas aussi bonne qu'elle le devrait, ce qui nous préoccupe beaucoup, il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le président: Je vous remercie, monsieur Giroux. Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Giroux, please allow me first to congratulate you for the quality of this brief on estimates entitled *Surface Transportation—Spending Plan*. Our task is much easier when the estimates are prepared in as many details, and you have done it very well.

In that brief, on page 9, you speak about the restructuring of VIA Rail. We know that according to your estimates for 1981-82, you spent \$506 million, and that according to your estimates for 1982-83 you hope to keep the same amount, namely \$506 million. However, on page 9, you say:

The main aspects of this restructuring is the reduction of operating grants and the use of more funds for investments . . .

et cetera, et cetera.

Mr. Giroux, I wonder how you intend to reduce operating grants of VIA Rail without raising the rates and without reducing further the services.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Deniger, first of all, thank you for mentioning our brief. I would like to add that we would be very pleased to have the members of the committee comment on it, because it is a first effort on our part and we would like to be sure that it indeed gives you information which you need to review our budget. We will welcome all your suggestions because we have already started to prepare the document for the next presentation.

[Texte]

Concernant votre question sur les subventions à VIA Rail, le document fait mention essentiellement de la décision qui a été prise l'été dernier de faire une restructuration des services de VIA Rail; il s'agit essentiellement de la coupure de 20 p. 100 des services de VIA Rail à partir du 15 novembre. La réduction de ces subventions de fonctionnement nous a permis de donner à VIA Rail des fonds supplémentaires pour les immobilisations, les investissements en capitaux; cela a donné à VIA Rail la possibilité de faire des améliorations, telle la commande de 10 groupes de trains L.R.C. additionnels.

Ce qui est écrit dans le texte ici n'implique pas du tout d'autres coupures de services, premièrement; deuxièmement, on vise à un accroissement normal des tarifs de VIA Rail pour faire face à l'inflation: on veut voir ce que le marché peut soutenir en termes de tarification pour permettre à VIA Rail, tout de même, de rentabiliser ses opérations le plus possible, mais sans affecter ses revenus. Vous avez une marge de jeu dans les tarifs: si vous les augmentez trop, vous perdez des passagers. Alors, la politique de VIA Rail sur la tarification est d'être en ligne avec l'accroissement des coûts dû à l'inflation. Les tarifs, en général, au cours des deux ou trois dernières années, ont augmenté de 15 à 20 p. 100 par année.

M. Deniger: Est-ce que vous avez demandé à VIA Rail d'avoir la même tarification, qu'il s'agisse de vieux wagons ou de nouveaux L.R.C.?

• 2050

M. Giroux: Cette question-là a été analysée assez en détail. La politique de VIA Rail, dans le moment, est orientée vers le niveau de service plutôt que vers l'équipement lui-même qui s'applique à un service donné. Par exemple, VIA Rail a imposé dans le corridor Québec-Windsor, en décembre dernier, je pense que c'est le 1^{er} décembre 1981, une augmentation de prix de 5 p. 100 pour ces services-là. Et il n'y a pas de doute qu'avec le temps, les services L.R.C. vont avoir un impact sur le corridor. Mais lorsqu'ils ont été commencés, les trains L.R.C. n'existaient même pas; il y en avait quelques-uns qui, de temps en temps, étaient utilisés à titre expérimental. C'était plutôt pour reconnaître qu'entre Ottawa et Montréal, vous avez cinq ou six trains par jour, entre Montréal et Québec, vous en avez un peu moins, mais ils sont quand même assez nombreux, et c'est la même chose entre Montréal et Toronto. C'était pour qu'on ait un service plus adéquat que dans certaines autres régions du pays... La politique de VIA Rail a été adoptée, je pense, après une étude de la question: on a fait des consultations dans les pays d'Europe jusqu'à un certain point, on a analysé l'expérience du corridor Boston-Washington, au États-Unis, et ainsi de suite. On a conclu qu'il était bien difficile de dire: il vous en coûtera un peu plus cher si vous prenez un train L.R.C. Le fait d'offrir un service de trains de telle heure à telle heure dans un corridor donné, un service plus fréquent, un meilleur service que dans d'autres corridors les pousse peut-être à demander un peu plus pour ce service-là; c'est la politique qu'ils suivent dans le moment.

[Traduction]

Concerning your question about grants to VIA Rail, the document mentions essentially the decision that was taken last summer to restructure the services of VIA Rail by reducing its services by 20 per cent, from November 15. By reducing these grants, we were able to have more funds available for VIA Rail in terms of capital requirements; thus VIA Rail was then able to improve its services, and it ordered 10 groups of additional LRC trains.

What is shown here in the document does not at all mean other reductions in the services, first of all; secondly, there will be a normal increase of the rates of VIA Rail to meet inflation: We would like to see what rates the market can accept while allowing VIA Rail to have as profitable operations as possible, without affecting its profits. There is certain risks with tariffs, as you may lose passengers if you increase them too much. So, the rate policy of VIA Rail is to conform with the increase of costs due to inflation. In general, these last two or three years' rates were increased by 15 per cent to 20 per cent per year.

Mr. Deniger: Did you ask VIA Rail to have the same rates for older cars or for new LRC?

Mr. Giroux: We have carefully reviewed that question. For the moment, the policy of VIA Rail is more oriented towards the level of services than towards the equipment used for service. For example, last December, December 1, 1981, VIA Rail imposed an increase of rates in the order of 5 per cent in the corridor of Quebec—Windsor. Obviously, little by little, the LRC services will have an impact on the corridor. But when they were started, the LRC trains did not yet exist; there were a few of them used from time to time experimentally. It was rather to admit that between Ottawa and Montreal there were five or six trains a day, between Montreal and Quebec a little bit less, but they remain rather numerous, and the same thing is true between Montreal and Toronto. That was in order to have better service than in some other parts of the country. The policy of VIA Rail was adopted, I think, after a study of the question: We had consultations with European countries up to a certain point, we checked the experience of the Boston—Washington corridor, in the United States, and so on and so forth. We concluded that it was very difficult to say that it would cost a little bit more to take an LRC train. By offering services of a train at given hours in a given corridor, a better and more frequent service than in other corridors, they seem to be able to ask more money for that service; this is the policy they are following now.

[Text]

M. Deniger: Un autre programme de votre ministère, le programme PATU (Programme d'aide au transport urbain), est mentionné à la page 35 de votre document. Vous dites que:

Ce programme quinquennal non renouvelable de 230 millions de dollars, qui devait se terminer le 31 mars 1983, a été prolongé d'un an...

Je suis curieux, monsieur Giroux, de savoir quels sont les motifs qui vous ont incité à suggérer au ministre de continuer le programme pour une autre année. Mais trouvez-vous qu'un an, c'est suffisant, et trouvez-vous que le montant lui-même est suffisant? Je serais curieux de savoir aussi quelle partie du montant de 52.6 millions de dollars s'est dépensée pour la construction de viaducs au Québec.

M. Giroux: Je vais prendre vos questions une à la fois. Premièrement, voici pourquoi nous avons prolongé d'un an le programme PATU. Ce programme a commencé en 1978, le 1^{er} avril 1978, mais étant donné qu'il a trait dans une proportion d'à peu près 80 p. 100 à la construction d'étagements ou de viaducs qui demande tout de même une période de planification assez longue, une décision de la Commission canadienne des transports quant au bien-fondé des plans et devis et du projet lui-même, nous nous sommes rendu compte que si nous terminions le programme le 31 mars 1983, il y aurait un gros montant d'argent qui ne serait pas donné aux provinces pour terminer les projets. Donc, nous avons suggéré au ministre, et il était entièrement d'accord puisqu'il avait eu des consultations avec ses collègues provinciaux, que cela avait bien du sens de le prolonger d'une année pour au moins s'assurer que les provinces puissent bénéficier de ces fonds-là.

La deuxième question: vous me demandez si un an, c'est suffisant. C'est une question que le cabinet lui-même devra bientôt évaluer, parce que le programme se termine tout de même le 31 mars 1984 et qu'il est nécessaire, à travers le pays, de construire et de continuer à construire des étagements de voie ferrée, des viaducs et ainsi de suite, et qu'il sera toujours nécessaire d'en construire après le 31 mars 1984. Le gouvernement devra donc décider s'il doit mettre au point un programme qui va continuer après le programme PATU: c'est une des questions que nous sommes en train d'analyser dans le moment.

Quant à votre troisième question, je n'ai pas ici les données en détail en ce qui concerne le Québec; le Québec a droit à tout près de 63 millions de dollars dans le cadre du programme PATU. Comme vous le savez, il y a 30 millions de dollars qui ont été réservés pour les trains de banlieue de la région de Montréal. Il y a également de 18 à 20 millions de dollars qui sont déjà engagés essentiellement dans des projets d'étagements ou de viaducs, et il y a encore un certain montant à engager de la part de la province et qui fait l'objet de discussions entre nous-mêmes et la province. Il nous reste 13 ou 14 millions de dollars, je crois, qui n'ont pas été affectés à des projets précis. Il est fort possible, d'après ce que je peux voir, que la plus grande partie de ces fonds-là soit affectée à des étagements de lignes de voie ferrée.

[Translation]

Mr. Deniger: Another program of your department, a program relating to urban transportation, is mentioned on page 35 of your brief. You say:

This five-year non-renewable program of \$230 million, which was supposed to end on March 31, 1983, has been maintained for another year...

Mr. Giroux, I would like to know why you suggested the minister retain the program for one more year. Do you think that one year is enough, and do you think that the amount is enough? I also wonder what part of these \$52.6 million were spent for the construction of viaducts in Quebec.

Mr. Giroux: Let me answer your questions one at a time. First of all, this is why we have maintained the program you are talking about for one more year. It started in 1978, on April 1, but because it concerns, in the proportion of some 80 per cent the construction of supporting work or viaducts which require rather long planning, and a decision of the Canadian Transport Commission as to validity of the plans and of the specifications, and indeed of the project, we realized that if we terminate the program on March 31, 1983, there would be lots of money which the provinces could not get in order to end the projects. So we suggested to the minister, and he agreed completely because he consulted with his provincial colleagues, that it was a very good idea to provide for another year, at least to be sure that the provinces could use those funds.

A second question, you asked me if one year is enough. The Cabinet will soon have to look into that question, because the program ends on March 31, 1984 and because it is necessary, across the country, to build and to continue building railroad shoulders, viaducts and so on, and it will be necessary to build them after March 31, 1984. So the government will then have to decide if another program should be developed, and this is one of the questions we are studying for the moment.

As far as your third question is concerned, I do not have here data concerning Quebec; Quebec is entitled to nearly \$63 million under this program of urban transportation. As you know, \$30 million was put aside for commuter trains in the region of Montreal. Another \$18 million to \$20 million is already spent for supporting projects, or viaducts, and the province has still a certain amount and, about which we are discussing with the province. There is still \$13 million or \$14 million not yet tied to specific projects. It is highly possible, as I see it, that the bulk of those funds will be used for layering of the track.

[Texte]

• 2055

M. Deniger: J'ai toujours approuvé la la décision du ministre de remettre à la province la responsabilité des trains de banlieue dans la région de Montréal. Là où je n'étais pas d'accord avec le ministre, c'était au sujet de l'utilisation des fonds du programme PATU parce que, vous le savez sûrement, c'était un programme à double vocation. La première vocation, c'était de rendre la circulation ferroviaire et la circulation routière beaucoup plus sécuritaires en évitant justement des croisements aux niveaux et en faisant des croisements étagés, des viaducs. D'ailleurs, dans votre rapport, qui est très bien fait, vous faites état des accidents, des mortalités sur la route. Et justement, il me semble que si vous abolissiez ce programme-là ou si vous n'y consacriez pas suffisamment d'argent, vous augmenteriez le risque d'accidents de la circulation.

Deuxièmement, en ce qui concerne la responsabilité des trains de banlieues et les 30 millions de dollars que vous avez mis de côté, est-ce qu'il y a eu une entente de faite, est-ce qu'il y a eu un contrat de signé entre vous-même, la province de Québec, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, le C.N. et le C.P.? Est-ce que c'est réglé ou est-ce que cela va revenir encore dans six mois parce qu'il n'y a pas d'entente?

M. Giroux: Premièrement, pour ce qui est des trains de banlieue, une entente a été signée entre nous-mêmes et le gouvernement du Québec qui dit que le gouvernement fédéral va contribuer pour 40 millions de dollars en subventions directes, que 30 millions de dollars vont venir du programme PATU et que le C.N. va contribuer pour 10 autres millions de dollars pour l'amélioration du réseau de trains de banlieue de la région de Montréal. Cela s'applique à trois services: le service Montréal—Saint-Hilaire, le service Montréal—Deux-Montagnes, c'est-à-dire du centre-ville à la gare centrale Deux-Montagnes, et le service Rigaud-Dorion.

Cela, c'est l'entente entre le Québec et nous-mêmes. En ce qui a trait au programme PATU lui-même, il fera l'objet d'ententes spécifiques sur des projets spécifiques. Déjà, nous nous sommes entendus pour qu'un certain montant de ces fonds-là soit consacré à la modernisation de l'équipement, des gares, sur le réseau Montréal—Deux-Montagnes, puisqu'il a fait l'objet d'une entente entre le C.N. et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la C.T.C.U.M. En d'autres mots, le service Montréal—Deux-Montagnes est essentiellement réglé entre le C.N. et la province. Il reste encore à négocier entre le gouvernement du Québec et les compagnies ferroviaires le service Montréal—Saint-Hilaire, et le service Montréal-Rigaud avec le C.P.; Montréal—Saint-Hilaire, c'est avec le C.N., et Montréal-Rigaud, c'est avec le C.P. Nous suivons ces négociations-là de très près, et nous espérons qu'elles seront réglées bientôt. De fait, c'était, à toutes fins pratiques, une des conditions fondamentales de l'entente entre nous et le Québec. Nous, nous assumons la responsabilité de la modernisation des équipements. Quant aux opérations, c'est la responsabilité de la province; c'est à la province et aux compagnies ferroviaires à déterminer le niveau de service et la compensation pour ces

[Traduction]

Mr. Deniger: I was always in favour of the decision made by the department to hand over to the province the responsibility for commuter trains in the Montreal area. Where I disagreed with the minister, was in regard to the use of the UTAP funds because, as you surely know, this was a dual purpose program. The primary purpose was to make rail traffic much safer by avoiding level crossing and having layered crossings. However, in your report which is very well done, you mentioned road accidents and casualties. And indeed, it seems that if you abolish this program or if you do not put enough money into it, you increase the risk of traffic accidents.

In the second place, as regards the responsibility for commuter trains and the \$30 million you have in reserve, has an agreement been made and signed between yourselves and the Province of Quebec, and the *Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal*, the CN and the CP? Is this matter now settled or will it come again in six months because there is in fact no agreement?

Mr. Giroux: In the first place, as regards the commuter trains, an agreement has been signed between ourselves and the Quebec government which states that the federal government will contribute \$40 million in direct subsidies, that \$30 million will come in from the UTAP program and that the CN is to contribute a further \$10 million for the improvement of the commuter network in the Montreal area. This involves three services: the Montreal-Saint-Hilaire service, the Montreal-Deux-Montagnes service, by which I mean centre town to the Deux-Montagnes station, and the Rigaud-Dorion service.

That is the agreement we have with the Province of Quebec. In regard to the UTAP program itself. This will come under specific agreements in regard to specific projects. Already we have agreed in regard to a certain amount of those funds which are to be devoted to the modernization of equipment, the stations on the Montreal-Deux-Montagnes route, since this has been the subject of an agreement between the CN and the *Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal*. In other words the Montreal-Deux-Montagnes service has in effect been settled between the CN and the province. There remains now to negotiate between the Government of Quebec and the railroad companies providing the Montreal-Saint-Hilaire service and the Montreal-Rigaud service with the CP. Montreal-Saint-Hilaire, it is by agreement with the CN, Montreal-Rigaud is with the CP. We are following these negotiations very closely and hope that they will come to a successful conclusion in the near future. Indeed for all practical purposes this was one of the basic conditions of the agreement between us and the Province of Quebec. We were to assume the responsibility for modernizing the equipment; the operations were to be the responsibility of the province. So the province and the railroad companies would

[Text]

services-là. Comme je le vous disais, le service Montréal—Deux-Montagnes est essentiellement réglé, mais les deux autres services sont encore à régler.

M. Deniger: Que ferez-vous, monsieur Giroux, si le C.P. met à exécution sa menace d'interrompre son service entre Rigaud et Montréal? Il devait le faire en plein hiver, mais il a prolongé le service de quelques mois. Que ferez-vous si vous arrivez à l'échéance, qu'il n'y a pas d'entente, et que le C.P. dit: on met la clé dans le wagon, on arrête les services! Est-ce que vous croyez que vous allez intervenir? Avez-vous encore, d'après vous, le droit d'intervenir?

M. Giroux: C'est une question très difficile, monsieur Deniger. Dans le cas du C.N. et du Québec, nous avons suivi les négociations avec beaucoup d'intérêt et nous avons émis certaines opinions quand nous voyions des situations difficiles. Nous espérons faire la même chose dans le cas du C.P. et du Québec. Je dois dire que cela nous préoccupe dans le moment; les négociations entre le C.P. et le Québec n'avancent pas très bien et l'échéance qui a été indiquée par le C.P. arrive bientôt: c'est à la fin de juin.

• 2100

Je ne peux pas vous dire ce que nous allons faire, parce que c'est une question qui relève beaucoup plus des pouvoirs du ministre, de la décision qu'il pourrait prendre dans ce secteur-là. Disons que nous espérons que, comme dans le cas du C.N. et de la C.T.C.U.M., une entente va finalement être conclue entre ces deux groupes.

M. Deniger: A l'époque où le gouvernement fédéral se voyait une responsabilité dans les affaires urbaines, le ministre de l'époque, M. Barney Danson, en 1976, avait parrainé une loi sur le déplacement des lignes et croisements de chemins de fer. A ce moment-là, il y avait énormément de merveilleux projets de relocalisation de lignes de chemin de fer du centre des villes à des endroits où cela aurait fait moins de bruit et dérangé moins de monde. Autant que je sache, la loi était très compliquée: il y avait trois parties, comme vous le savez. La Partie III, on l'oublie, parce qu'elle avait trait aux croisements étagés, mais la Partie I et la Partie II étaient les parties qui concernaient les déplacements. Je me rappelle que M. Benjamin a souvent fait état de la situation à Regina, alors que d'autres faisaient état de la situation à Winnipeg. Est-ce qu'il y en a eu, finalement, des déplacements de lignes de chemin de fer du centre-ville à l'extérieur des villes en vertu de cette loi-là, ou s'il n'y a eu que des ententes spéciales entre vous-même, comme responsable de Transports Canada, et la ville ou la province concernée?

M. Giroux: Je pense que Regina va être essentiellement le projet pilote, la première manifestation, si je puis dire, de l'application de cette loi-là.

M. Deniger: Trouvez-vous cela normal? On est en 1982, la loi a été passée en 1974, et c'est la première relocalisation.

[Translation]

have to determine what level of service and compensation should be provided for those services. As I was saying the Montreal-Deux-Montagnes issue has been settled for all practical purposes, but the two other services still remain to be settled.

Mr. Deniger: What will you do, Mr. Giroux, if the CP fulfils its threat to cut off its service between Rigaud and Montreal? It was supposed to do this in mid-winter but it extended the service by several months. What will you do if you arrive at the deadline, and there is not agreement and the CP says we are locking up the cars and stopping the services. Do you think that you are going to intervene? Have you still the right to intervene in your opinion?

Mr. Giroux: This is a very difficult issue, Mr. Deniger. In the case of the CN in Quebec we have followed the negotiations with great interest and we have expressed certain opinions when we were faced with difficult situations. We hope to be able to do the same thing in the case of CP and the Province of Quebec. I should say that this is a matter of concern at the moment. The negotiations between CP and Quebec are not getting ahead very well and the deadline given by the CP is coming up shortly—at the end of June.

I cannot tell you what we are going to do because it is an issue which comes much more under the Minister's authority and any decision he might make in that area. I might say that we hope, as in the case of CN and the CTCUM, an agreement will finally be concluded between the two groups.

Mr. Deniger: At the time when the federal government felt it had responsibility in urban affairs, the then minister, Mr. Barney Danson, in 1976, had sponsored legislation on the moving and relocating of lines and crossings. At that time there was a great deal of relocation of railines going on from the downtown areas to places where there would be less noise and less inconvenience for residence. So far as I know, that legislation was very complicated. There were three parts as you know. Part three, we can forget, because it dealt with layered crossings, but Parts 1 and 2 were the sections which had to do with relocations. I remember that Mr. Benjamin often mentioned the situation in Regina, and others mentioned what was happening in Winnipeg. Were there final relocations of railway lines from the downtown area to the periphery as a result of that legislation or were there special agreements between yourselves as officers of transport Canada and the city or province involved?

Mr. Giroux: I think that Regina will be the pilot project, the first application of this law.

Mr. Deniger: Do you find that that is in order? We are now in 1982 and the legislation passed in 1974. This will be the first relocation.

[Texte]

M. Giroux: Tout d'abord, la partie I de la loi, je crois, prévoit qu'avant de procéder à une relocalisation, il faut faire un certain nombre d'études et ainsi de suite. Il y a un certain nombre d'études qui ont été faites; c'est un processus qui est pas mal long. Comme je vous le disais tout à l'heure au sujet de PATU, il faut une période de planification avant de se lancer dans un simple projet d'étagement; dans certains cas, cela prend deux ans, un an et demi, un an, avant même qu'on ait tous les plans et devis, avant que tout cela soit prêt. Une relocalisation est beaucoup plus complexe.

Regina va constituer une première application de cette loi-là. Nous avons aussi le projet d'Amos, au Québec, qui est une autre application de cette loi-là.

M. Deniger: Kamloops, est-ce que c'est...

M. Giroux: Kamloops, à ce stade-ci, n'est pas très actif. Le projet d'Amos va être financé en partie par le PATU. Dans le cas de Regina, l'ampleur des investissements de la ville, de la province et de nous-mêmes rend l'application du programme PATU presque impossible, puisque les fonds disponibles dans le programme PATU ne sont pas suffisants pour rencontrer les besoins. C'est pour cela que dans le cas de Regina, nous sommes allés au cabinet pour obtenir une approbation spéciale et des fonds spéciaux de l'ordre d'environ 17 millions de dollars: 3 millions de dollars viennent de PATU même, mais les autres 14 millions de dollars viendront des fonds spéciaux qui seront affectés à cette relocalisation-là.

M. Deniger: Monsieur le président, me permettez-vous une dernière question?

Monsieur Giroux, mon collègue Louis Duclos, qui ne peut pas assister à la séance ce soir, m'en voudrait de ne pas me faire l'avocat d'une nouvelle gare, la fameuse gare multimodale dans la ville de Québec. Il semble que pour une ville aussi importante que Québec, la gare dont se sert VIA Rail présentement est nettement en-dessous de toutes les normes. La gare n'est pas plus grande que la circonférence des tables qui sont ici, quasiment! Est-ce que dans votre ministère, vous avez un programme qui pourrait financer une gare multimodale ou est-ce uniquement la responsabilité de VIA Rail?

M. Giroux: Le financement des gares, que ce soit à Québec, à Regina ou ailleurs, fait partie des programmes d'immobilisation de VIA Rail, des fonds de capitaux de VIA Rail, et c'est le processus normal qui doit être suivi pour financer cette gare-là. Nous n'avons pas de fonds spéciaux, nous n'avons pas de programme spécial pour financer les gares. Comme vous le savez, le gouvernement contribue à presque 100 p. 100 à toutes les immobilisations de VIA Rail; cela fait partie du budget de capital de VIA Rail.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my colleague from Kingston and the Islands has another committee to go to. She informs me she has one question and she only needs two or three

[Traduction]

Mr. Giroux: Well, first of all the section 1 of the act, I think, provides that before proceeding to relocate, a set number of studies have to be carried out and so on. There are a number of studies which have been done. This is quite a long process as I was saying awhile ago in connection with UTAP, there is a necessary period of planning before getting launched on a simple layering project. In certain cases it takes two years, a year and a half, a year before we even have the plans and specifications, before the project is ready. A relocation is much more complex.

Regina will be the first application of the legislation. We also have the Amos project in Quebec City, which is another application of the legislation.

Mr. Deniger: Kamloops, is that...

Mr. Giroux: Kamloops, at this stage is not very active. The Amos project will be financed partly by UTAP. In the case of Regina the extent of the investments by the city, by the province and ourselves makes the UTAP programme impractical, because the funds available in the UTAP programme are not sufficient to meet the needs. This is why in the case of Regina, we went to cabinet to obtain the special approval and the special funds in the order of about 17 million dollars; 3 million dollars come from UTAP itself, but the other 14 million dollars will be coming from special funds which are earmarked for this relocation.

Mr. Deniger: Mister Chairman, would you allow me a final question?

Mister Giroux, my colleague Louis Duclos, who cannot be present at this evening sitting, would feel sore at me if I failed to support the new station, the well known intermodel station in Quebec City. It appears that for a city as extensive as Quebec, the station presently used by Via Rail falls way behind standards. The station is hardly any bigger than the surface of a table. In your department do you have a programme which could finance an intermodel station or is this the exclusive responsibility of Via Rail?

Mr. Giroux: The financing of stations, either in Quebec City, in Regina or anywhere else is part of the capital expenditure programme of Via Rail, and this is the normal process by which any financing would be done in the case of such a station. We have no special funds, we do not have any special programme for financing stations. As you know, the government is contributing almost 100 per cent to the capital expenditures of Via Rail. It is part of Via Rails capital budget.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma collègue de Kingston et des Îles doit se rendre à un autre comité. Elle m'informe qu'elle n'a qu'une question et qu'elle n'a besoin que de deux ou

[Text]

minutes. So I will be glad to let her go now, and you can call me next.

• 2105

Mr. Deniger: I would have given you my time.

Miss MacDonald: Thank you very much, Mr. Benjamin. I appreciate that very much.

The Chairman: The Chair has no objections. Proceed, Miss MacDonald, please.

Miss MacDonald: Thank you. Mr. Chairman, this is my first time ever in the transport committee, and I come here—

The Chairman: Well, we welcome you.

Miss MacDonald: Thank you very much. I come here in utter sheer exasperation, because I have a file here that I have been carrying on for three years with the Department of Transport, and I simply do not know where else—I have gone every other avenue. I thought I would make one final plea here.

Mr. Benjamin: Lots of luck!

Miss MacDonald: It is with regard to the Urban Transportation Assistance Program.

Mr. Forrestall: We run a different committee here, dear, but that is not to say that the department responds any differently than they do in other committees.

Miss MacDonald: I really do not know whether officials in the department understand the frustration and the concern of people at the municipal level with programs that drag on for three and four and five years. This file I have goes back to the beginning of 1979, and it has to do with a grade separation on the Gardiners Road mainline CNR crossing in Kingston.

The situation is this: the grade separation or the underpass was in a long period of gestation, but finally it was approved. Now I communicated with one minister after another and made phone calls and talked to municipal reeves and all the rest, but finally it was approved; but there was some delay in having it moved forward because of land acquisition. During that period of time the costs escalated, and so the approval which was initially granted had to go back and the whole process had to start all over again—to get approval from the CTC, and the MOT, and this one and that one and the other one. So we started the process all over again, and now the situation is such that I am told that the Urban Transportation Assistance Program for Ontario has to be replenished.

I have been told on a number of occasions by officials in your department, well, that is on the minister's desk for approval. I have written to the minister; I have stressed the urgency of this. I do not know quite how else to bring it to the attention of people in the department, except to say that the situation is getting more and more chaotic in a municipality where the mainline of the CNR from Montreal to Toronto

[Translation]

trois minutes. Alors cela me fait plaisir de la libérer tout de suite, je passerai après elle pour mes questions.

M. Deniger: Je vous aurais passé mon temps de parole.

Mlle MacDonald: Je vous remercie beaucoup, monsieur Benjamin, je vous en suis très reconnaissante.

Le président: Le président n'a pas d'objection. Je vous en prie, mademoiselle MacDonald.

Mlle MacDonald: Je vous remercie, monsieur le président, c'est la toute première fois que j'assiste au Comité des transports, et je viens ici . . .

Le président: Nous vous souhaitons la bienvenue.

Mlle MacDonald: Je vous remercie beaucoup. Je me présente ici parce que je suis vraiment exaspérée; en effet, j'ai une question que j'ai présentée au ministère des Transports il y a trois ans, et je ne sais vraiment plus où . . . J'ai tout essayé. Vous êtes mon dernier recours.

M. Benjamin: Bonne chance!

Mlle MacDonald: Cela concerne le programme d'aide au transport urbain.

M. Forrestall: Ma chère, notre Comité est différent; mais cela ne veut pas dire que le ministère y réagisse mieux qu'envers d'autres comités.

Mlle MacDonald: Je ne sais vraiment pas si les fonctionnaires du ministère comprennent l'exaspération et les préoccupations des gens au niveau municipal, qui ont des programmes qui traînent pendant trois, quatre et cinq ans. Cette affaire remonte au début de 1979, il s'agit de travaux d'étagement à la principale traversée du CNR, sur Gardiners Road, à Kingston.

Voilà ce qu'il en est: l'étagement, ou le passage souterrain était en gestation depuis longtemps, pour être finalement approuvé. J'ai communiqué avec plusieurs ministres, fait des appels téléphoniques et j'ai parlé aux présidents du Conseil municipal et ainsi de suite, mais finalement les travaux ont été approuvés; il y a eu certains retards à cause de l'acquisition des terres. Pendant cette période, les coûts ont augmenté considérablement, et bien que les projets aient déjà été approuvés, il a fallu répéter tout le processus, obtenir l'approbation de la Commission canadienne des transports, du ministère des Transports, et ainsi de suite. Nous avons donc tout recommencé à zéro, et maintenant on me dit que le programme d'aide aux transports urbains de l'Ontario doit être subventionné à nouveau.

A bien des reprises, des fonctionnaires de votre ministère m'ont dit que cette question était soumise au ministre, qui devait l'approuver. J'ai écrit au ministre, j'ai insisté sur l'urgence de la question. Je ne vois vraiment pas ce que je pourrais faire d'autre pour attirer l'attention des gens du ministère, sauf pour dire que la situation devient de plus en plus compliquée dans une municipalité constamment traversée par la voie

[*Texte*]

passes continuously. There are many, many trains on that line every day, and the roadblock is horrendous. Now just today, finally after having called everyone, spoken to everyone, written to as many people as I can possibly write to, I get a letter from the minister today saying:

This is in response to your letter of 17 March 1982, in which you asked that I stress to Cabinet the urgency of providing funds for the construction of rail/highway grade separations beyond the expiry date of the Urban Transportation Assistance Programs.

Officials of my department are in the process of reviewing future options for the federal government in the areas of urban transportation and railway grade separations. This review should be completed shortly. It is too early to be specific on the nature of the future program, its administration and allocation methodology.

And that is just so many words, as far as I am concerned. It really is. What are you to say to people! What can you tell people who are literally—

Mr. Benjamin: Tell them they say no.

Miss MacDonald: The situation, as I say, is chaotic. People are acting in good faith at the municipal level, hoping that their federal representative or their provincial representatives can intervene for them, and you get back something like a letter like this.

Is there any hope at all that these funds are going to be replenished; that there will be an approval of this particular project, as there was back in the summer of 1980 when everything was set to go ahead, and now it has all been backed up and backed up and backed up.

And if you cannot answer, can you please tell me: Where do I turn to try to get an answer?

Mr. Forrestall: Try God!

Miss MacDonald: I have prayed.

Mr. Giroux: Mr. Chairman—

The Chairman: Now remember, you have to make the committee look good.

Mr. Forrestall: Why do you not approve it right now, Mr. Giroux?

• 2110

Mr. Giroux: Mr. Chairman, as I indicated to Mr. Deniger previously, the question of where you go beyond March 31, 1984 is one question of a policy nature that the minister has to come to grips with and in fact has to go to Cabinet for.

Ontario happens to be the province which has used its funds from UTAP and has used them well. In fact, their projects are well advanced and they are facing a very serious situation from a number of municipalities. That letter is very precise in many ways. The point is that the minister has to proceed in the near future to see whether he will be able to obtain the necessary

[*Traduction*]

principale du CN, entre Montréal et Toronto. Il y a de très nombreux trains sur cette ligne, tous les jours, et la circulation est bloquée sur la route. Aujourd'hui, après avoir appelé tout le monde, parlé à tout le monde, écrit à tous ceux à qui j'ai pu écrire, le ministre m'a répondu ceci:

La présente fait suite à votre lettre du 17 mars 1982 dans laquelle vous me demandez d'insister auprès du Cabinet sur la nécessité de fournir des fonds pour la construction d'étagements de chemins de fer et d'autoroutes au-delà de la date limite du programme concernant les transports urbains.

Mes collaborateurs examinent les options futures pour le gouvernement fédéral dans le domaine des transports urbains et des étagements des chemins de fer. Cette étude devrait être terminée sous peu. Il est encore trop tôt pour préciser la nature du programme à venir, de son administration et de la façon dont il sera mis en oeuvre.

Tout cela, ce sont surtout des mots et rien d'autre. Que dire dans ce cas-là, que dire à des gens qui sont littéralement . . .

M. Benjamin: Dites-leur que la réponse est négative.

Mlle MacDonald: Comme je l'ai dit, la situation est impossible. Au niveau municipal les gens agissent de bonne foi, ils espèrent que leur député fédéral ou provincial pourra intervenir en leur faveur, et tout le résultat, c'est une lettre de ce genre.

Peut-on espérer que ces fonds seront versés à nouveau, que ce projet sera approuvé, étant donné que tout était prêt en été de 1980 et qu'il faut maintenant repartir à zéro.

Et si vous ne pouvez pas me répondre, pouvez-vous au moins me dire, s'il vous plaît, à qui je pourrais m'adresser pour avoir une réponse?

M. Forrestall: Essayez de vous adresser à Dieu!

Mlle MacDonald: J'ai prié.

M. Giroux: Monsieur le président . . .

Le président: Je vous en prie, pensez à la réputation du Comité.

M. Forrestall: Monsieur Giroux, pourquoi ne donnez-vous pas votre approbation dès à présent?

M. Giroux: Monsieur le président, comme je l'ai dit à M. Deniger tout à l'heure, ce qui se passera après le 31 mars 1984 dépend en fait du ministre, qui devra résoudre ce problème et qui devra présenter son projet au Conseil des ministres.

L'Ontario a utilisé les fonds qui lui ont été consentis en vertu du PATU et elle les a bien utilisés. En fait, les projets de cette province sont avancés et ils devront bientôt faire face à la grogne d'un certain nombre de municipalités. Cette lettre est très précise de plusieurs façons. Le ministre devra agir dans un avenir proche pour voir s'il pourra obtenir les crédits nécessai-

[Text]

funds to continue the program beyond March 31, 1984, which is, of course, very relevant to the Province of Ontario, because it has to start planning the kinds of projects, like this one, so that they can, in fact, take place and they can make maximum use of the funds. That decision, however, is still not made. The minister still has to proceed and obtain that decision from Cabinet, and that is basically where it sits right now. That is the most up-to-date information I can give you on that question. Until a decision has been made on the continuation of the UTAP program, the Province of Ontario cannot say to its municipalities that they can in fact go ahead and plan and make commitments with respect to the project, and that is a very key decision that still has to be made.

Miss MacDonald: But, are you telling me that a project which was more or less in a final form of approval two years ago is now going to have to wait until after 1984 to get its funds? Is that what you are really saying?

Mr. Giroux: I would have to go into a lot of more details about particular projects; I am really not that familiar with it. It is quite possible that because of the delays, the project has been overtaken by events. Ontario has lots of projects; it has numbers of projects, that are waiting in the wings to be pursued with. It is quite possible that this project is one that it would like to go ahead with, but since now they are reaching the maximum of their allocation under UTAP, they cannot go ahead with other projects until they know that in fact funds will be forthcoming, and that decision has not been made to take place beyond March 31, 1984.

Miss MacDonald: When will the decision be made?

Mr. Giroux: I can only say that it is one of the items that the minister will wish to bring forth to his Cabinet colleagues in the near future.

Mr. Forrestall: You could have done a lot better than that, Mr. Giroux.

The Chairman: I think it is a question that, in fairness to Mr. Giroux, he cannot answer more precisely than that. It is a question that would have to be put to the minister.

An hon. Member: Are we getting him back here?

The Chairman: That is a distinct possibility, if it is the committee's wish.

Miss MacDonald: I would like to thank Mr. Benjamin.

The Chairman: Thank you, Miss MacDonald. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have just had another classic example of how one part of the Ministry of Transport, namely, surface transportation, is the one that had the kick in the head while other branches have made a lot more progress in their projects. Miss MacDonald's problem about a great saturation in Kingston is nothing new. I bet every member of Parliament has a similar case, or more than one. I might say that in the rail line relocation, it took us 10 years to finally get the thing off the ground in Regina. It took an equivalent

[Translation]

res permettant de poursuivre au-delà du 31 mars 1984, le programme qui intéresse, évidemment, au premier chef la province de l'Ontario, car il devra commencer bientôt à planifier les projets, tel que celui-ci, pour qu'il puisse être mis en oeuvre et pour que les crédits soient utilisés au maximum. Cependant, cette décision n'a toujours pas été prise. Le ministre doit obtenir cette décision du Conseil des ministres et c'est là où en est la question pour le moment. Je ne peux rien vous dire de plus à ce propos. Tant qu'une décision n'aura pas été prise à propos de la poursuite du programme PATU, la province de l'Ontario ne pourra pas donner le feu vert à ses municipalités pour qu'elles fassent des projets et prennent des engagements; de toute façon c'est une décision importante qui devra être prise.

Mlle MacDonald: Mais, êtes-vous en train de me dire qu'un projet qui était plus ou moins définitif il y a deux ans, ne sera financé qu'après 1984? Est-ce cela que vous êtes en train de me dire?

M. Giroux: Pour vous répondre, il faudrait que je vous donne beaucoup plus de détails sur des projets précis; et je ne connais pas à fond cette question. Il est tout à fait possible que, en raison des retards accumulés, le projet a été dépassé par les événements. L'Ontario a beaucoup de projets et beaucoup d'entre eux attendent dans les tiroirs. Il est tout à fait possible que l'Ontario veuille donner suite à ce projet, mais étant donné qu'elle a presque dépensé tous les crédits offerts par le PATU, elle ne pourra donner suite à ses autres projets que lorsqu'elle saura que des crédits ont été dégagés; or, cette décision n'a pas été prise au-delà du 31 mars 1984.

Mlle MacDonald: Quand cette décision sera-t-elle prise?

M. Giroux: Tout ce que je puis vous dire, c'est que le ministre entend porter cette question bientôt à l'intention de ses collègues du Conseil des ministres.

M. Forrestall: Vous auriez pu faire bien mieux que cela, monsieur Giroux.

Le président: En toute justice envers M. Giroux, je crois qu'il s'agit là d'une question à laquelle il ne peut pas donner davantage de précision. Cette question devra être posée au ministre.

Une voix: Revient-il ici?

Le président: C'est possible, si tel est le désir du Comité.

Mlle MacDonald: J'aimerais remercier M. Benjamin.

Le président: Merci, mademoiselle MacDonald. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, voilà un autre exemple type de la façon dont on perd une section du ministère des Transports, à savoir, les transports de surface, alors que les autres sections du ministère ont fait d'énormes progrès dans leurs projets. Le problème de M^{lle} MacDonald et l'exaspération à laquelle on assiste à Kingston, ne sont pas chose nouvelle. Je suis prêt à parier que chaque député a le même problème ou même plus. Je dois dire qu'en ce qui concerne la réimplantation des lignes ferroviaires, il a fallu attendre 10 ans avant que

[Texte]

amount of time to finally get the thing off the ground re a multi-modal transportation centre using a railway station.

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, I sat and listened to it for 10 years.

Mr. Benjamin: You are going to have to listen to me for another 10, if the voters are nice enough to send me back here.

The Chairman: I just wonder, Mr. Benjamin, if that is a question or an editorial.

Mr. Benjamin: That is an editorial.

I feel sorry for Miss MacDonald because her frustrations are what most of us have had on projects in various parts of the country for a long time.

• 2115

I want to ask this of Mr. Giroux—I appreciate that he has been dealing in some detail with the dealings between the ministry and VIA Rail and the railroads: The government's passenger rail route abandonment plan of last November was to reduce VIA's operating costs by \$100 million, which could be invested in new equipment. But \$150 million in extra bills from the railways to VIA Rail in 1980, 1981, 1982 are, in fact, wiping out any potential savings and threatening VIA's investment plans. What does the department intend to do about these extra bills, these 13th and 14th bills they get from the railroads? They get one every month; then in the 13th month they get one, in the 14th month they get one. Maybe a year later they get one for the previous year. What, if anything, is the department doing about this method of billing? Will the proposed study paper, or the proposed VIA Rail Canada Act, give VIA some fixed-price contracts so that it knows ahead of time what it is going to be stuck for in paying the railroads? Where is the \$100 million, which we were supposed to have saved since last November 15 until next November 15, in capital equipment?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, first of all, one of the areas we are working very hard on at the moment is the development of a fixed-price contract between VIA and the railways, which will establish for a given year, as Mr. Benjamin knows, a firm contract amount and that will be the amount that VIA will pay to the railways. The present method of billing, according to R-6313, which is the CTC's railway costing order, is one that has been found to be very frustrating for VIA Rail as well as for the government—because VIA comes to the government to meet its extra expenditures. This is because of the size of those bills, and because they come in after the fact and therefore affect the base for the future; these bills then are added on and make it extremely difficult to fix a budget for VIA in a given year that is a budget you can see as being fixed.

[Traduction]

le feu vert soit donné à Regina. Cela a pris en outre autant de temps pour que l'on construise un centre de transport polyvalent en utilisant une station de chemins de fer.

M. Forrestall: Je crois, monsieur le président, que j'en entends parler depuis 10 ans.

M. Benjamin: Vous allez en entendre parler encore pendant 10 ans, si les électeurs veulent bien me réélire.

Le président: Je me demande, monsieur Benjamin, si c'est une question ou un éditorial.

M. Benjamin: C'est un éditorial.

Je compatis avec M^{lle} MacDonald, car ses sentiments sont les mêmes que la plupart des nôtres à propos de projets devant être mis en oeuvre dans diverses régions du pays.

Je voudrais poser la question suivante à M. Giroux, car je sais qu'il s'occupe dans le détail des relations entre le ministère et VIA Rail et les chemins de fer. La suppression de certaines lignes de chemin de fer pour voyageurs décidée par le gouvernement en novembre dernier avait pour objet de réduire les frais d'exploitation de VIA de 100 millions de dollars, qui auraient pu alors être investis dans du nouveau matériel. Mais les chemins de fer ont laissé à VIA Rail environ 150 millions de dollars de factures supplémentaires en 1980, 1981 et 1982 ce qui a pour résultat de supprimer toute économie pouvant être réalisée et de menacer les projets d'investissements de VIA. Qu'entend faire le ministère à propos de ces factures, ces factures de dernière heure que VIA reçoit des chemins de fer? Ils en obtiennent une chaque mois; puis le treizième mois ensuite le quatorzième mois. Peut-être même qu'un an plus tard ils en obtiennent une pour l'année précédente. Qu'entend faire le ministère à propos de cette méthode de facturation? Le document de travail, ou le projet de loi sur VIA Rail Canada, va-t-il donner à VIA des contrats à prix fixe pour qu'il sache à l'avance ce qu'il devra verser aux chemins de fer? Ou se trouvent les 100 millions de dollars que nous étions censés avoir économisés depuis le 15 novembre dernier et ce, jusqu'au 15 novembre prochain en biens d'investissement?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Tout d'abord, monsieur le président, nous étudions actuellement les moyens de conclure un contrat à prix fixe entre VIA et les chemins de fer, qui permettra à VIA d'avoir pour une année donnée, et comme le sait M. Benjamin, un contrat ferme permettant ainsi à VIA de savoir ce qu'elle devra verser aux chemins de fer. VIA Rail et le gouvernement estiment que la méthode actuelle de facturation, selon le R-6313, ordonnance de la Commission canadienne des transports sur les chemins de fer est très frustrante, car c'est au gouvernement que s'adresse VIA pour combler son déficit. C'est frustrant en raison de l'importance de ces factures et parce qu'elles tombent après le fait accompli et se répercutent par conséquent sur l'avenir; ces factures sont ensuite accumulées et VIA éprouve d'énormes difficultés à fixer son budget dans une année donnée pour ces raisons.

[Text]

A number of discussions have taken place between VIA and the railways. Some of those discussions have involved quite a bit of consultation and negotiation and VIA has requested the assistance of the Department of Transport to make sure that one of its prime objectives, which is the fixed-price contract, would be put into place. We are working on this right now. We are developing principles to establish it. It is one of the areas we hope to have settled in the near future, particularly before VIA undertakes its next contract, or signs its next contract, with the operating railways. This is one point I wanted to indicate.

The second point is that VIA's capital budget at the moment and the amount of the funds earmarked on the capital side are still there and available to proceed with. VIA has been asked to develop—which is very important, because it is a key for its future—a five-year plan, which is going to establish its capital projection and its capital needs for the very near future, and that is one of the areas the government will be looking at in the very near future. From that particular point of view, the direction that was developed last fall and enunciated last fall still pertains with respect to VIA Rail.

There are, as Mr. Benjamin has indicated, some extra charges, which were the result of the application of what we call the 13th bills and which are now in the process—the 1978 and 1979 charges have been audited by the Canadian Transport Commission and the 1980 charges are now being audited by the CTC. These charges have had the effect of increasing the level of operating subsidies and will have to be met by funds from government.

Mr. Benjamin: Which has cut back on the amount available for capital expenditures.

Mr. Giroux: No, this is not the situation at the moment. It is not cutting back the amounts available for capital expenditure.

Mr. Benjamin: None are being made. There are no new orders placed for—

• 2120

Mr. Giroux: Well, there are. There was an order announced for LRCs about a month ago.

Mr. Benjamin: Ten more sets.

Mr. Giroux: Ten more sets, which is \$100 million.

Mr. Benjamin: Well, in July last year, December last year, Mr. Roberts said:

Our capital budget includes some \$300 million for renewal of the equipment on the Transcontinental.

The minister said:

Capital budget will provide rail diesel car modernization, more efficient rolling stock for Transcontinental services, additions to the locomotive fleet.

Now, has any order been placed for additions to the locomotive fleet? If so, when? When will they be delivered? Have any orders been placed for this new transcontinental equipment?

[Translation]

Un certain nombre de discussions ont eu lieu entre VIA et les chemins de fer. Ces discussions ont été suivies de consultations et de négociations et VIA a demandé l'aide du ministère des Transports pour que l'un de ces objectifs premiers, c'est-à-dire le contrat à prix fixe, soit atteint. Nous nous penchons sur la question actuellement. Nous sommes en train de mettre sur pied des principes en vue de le faire. C'est là un des problèmes que nous espérons régler dans un avenir proche et en particulier avant que VIA ne signe son prochain contrat avec les chemins de fer. Voilà ce que je voulais vous dire.

Deuxièmement, le capital de VIA à l'heure actuelle et les crédits réservés à cet effet sont toujours disponibles. VIA a demandé à établir, ce qui est très important, car c'est peut-être là la clé de son avenir un plan quinquennal qui fixera ses prévisions budgétaires et ses besoins en immobilisation pour l'avenir et c'est là un des domaines qu'examinera le gouvernement bientôt. De ce point de vue, l'orientation donnée à ce projet l'an dernier et qui a été énoncé à cette époque tient toujours.

Comme l'a indiqué M. Benjamin, il existe d'autres frais dus à ce que nous appelons les factures de la treizième heure et qui sont maintenant... les frais de 1978 et 1979 ont été vérifiés par la Commission canadienne des transports et ceux de 1980 sont en cours. Ces frais ont eu pour effet d'augmenter l'importance des subventions à l'exploitation, qui devront être financés par le gouvernement.

M. Benjamin: Ce qui réduira les sommes affectées aux dépenses en immobilisation.

M. Giroux: Non, tel n'est pas le cas pour le moment. Cela ne réduit pas les crédits affectés aux dépenses en immobilisation.

M. Benjamin: Rien n'est fait. Il n'y a pas de nouvelle commande...

M. Giroux: Mais il y en a. On a annoncé une commande de LRC il y a environ un mois.

M. Benjamin: Dix.

M. Giroux: Dix, ce qui représente \$100 millions.

M. Benjamin: Mais, en juillet dernier ou en décembre dernier, M. Roberts a dit:

Notre budget comprend environ \$300 millions destinés au renouvellement du matériel sur le transcontinental.

Le ministre a dit:

Le budget prévoira la modernisation des wagons diesels, un matériel roulant plus rentable pour le transcontinental et de nouvelles locomotives.

Des nouvelles locomotives ont-elles été commandées? Dans l'affirmative, quand? Quand seront-elles livrées? Ce nouveau matériel pour le transcontinental a-t-il été commandé?

[Texte]

Mr. Giroux: On these last two projects, no orders have been placed as yet. Decisions will be made on these projects once the VIA five-year plan is in.

Mr. Benjamin: The government has provided VIA Rail with something in excess of \$100 million for the first LRC sets, trains that are capable of speeds of up to 125 miles per hour. VIA has announced their LRC service will start between Montreal and Ottawa officially on June 1. I understand the LRC will not be any faster than the old trains now in service because CN will not co-operate in letting VIA operate at faster schedules. The old schedules now are an average speed of 50 miles an hour.

So here we have this brand new modern equipment, capable of high speeds, being restricted to schedules like the old trains. Surely that is a waste of new capital investment. Is the department doing anything to intervene, in requiring CN to allow VIA to have the fastest possible schedules?

Mr. Giroux: This is one area that VIA, as a Crown corporation, needs to discuss and negotiate with CN, and in some cases with CP, and the department has asked . . .

Mr. Benjamin: They have tried that.

Mr. Giroux: Well, they have tried, but on this particular negotiation they have not asked the department to intervene. Now, between Montreal and Ottawa—and I am not a specialist on train and track conditions and so on—I think the LRCs will allow for slightly better speeds, but not necessarily better speeds, because a large part of the travel has to be in populated areas which are subject to restrictions on speed as a result of the Canadian Transport Commission's orders, which have safety implications, and so on.

The LRC train can travel at the speeds you have indicated, Mr. Benjamin. They also, as you probably know, are quite useful in undertaking curves and everything else, but they do provide a much more pleasant atmosphere, a better level of comfort in respect to the trains. And if they can achieve slightly higher levels of speed right now, I think they will do a lot to improve VIA's ability to increase its revenues and I think they will be a viable capital investment. Certainly, these kinds of trains are going to be much less expensive to maintain, and maintenance costs are a very significant factor in any capital equipment, particularly with the conventional equipment that VIA is running right now which is extremely expensive to maintain because it is old and very expensive. The LRC has a definite advantage from that particular point of view.

So I think that even though the speed level the LRCs are capable of achieving is a factor—and remember, conventional trains are also capable of achieving higher speed levels than they are achieving right now—I think the LRCs do offer other factors which are also significant and which will make them a viable investment.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the LRCs can go at faster speeds than the conventional trains—

Mr. Giroux: Yes, I agree with that.

[Traduction]

M. Giroux: A propos de ces deux derniers projets, aucune commande n'a encore été passée. Les décisions seront prises dès que le plan quinquennal de VIA sera déposé.

M. Benjamin: Le gouvernement a fourni à VIA Rail plus de \$100 millions pour les deux premiers trains LRC, trains qui peuvent aller jusqu'à 125 milles à l'heure. VIA a annoncé que ce service sera offert officiellement dès le 1^{er} juin entre Montréal et Ottawa. Je crois que ce train ne sera pas plus rapide que les anciens trains en service actuellement, car le CN n'a pas voulu laisser VIA remanier sa grille des horaires. Les vieux horaires tiennent compte à l'heure actuelle d'une vitesse moyenne de 50 milles à l'heure.

Or, cet équipement des plus modernes, très rapide, doit respecter les mêmes horaires que les trains plus anciens. Il me semble qu'il s'agit là d'une perte d'investissement. Le ministère compte-t-il intervenir et pousser le CN à permettre à VIA de remanier sa grille des horaires?

M. Giroux: C'est un domaine dont VIA, en tant que société d'État, devra discuter et négocier avec le CN et dans certains cas avec le CP, et le ministère a demandé . . .

M. Benjamin: Cela a déjà été fait.

M. Giroux: Peut-être, mais ils n'ont pas demandé au ministère d'intervenir. Entre Montréal et Ottawa—et je ne suis pas spécialiste en chemins de fer—je crois que les LRC pourront aller légèrement plus vite, mais pas beaucoup car le train passe par des endroits à population dense où la vitesse est limitée à la suite de directives données par la Commission canadienne des transports, directives portant sur la sécurité et ainsi de suite.

Le LRC peut atteindre les vitesses que vous avez indiquées, monsieur Benjamin. Comme vous le savez également, ils sont très bons dans les virages et partout ailleurs, l'ambiance y est plus agréable et le confort est de meilleure qualité que dans les autres trains. S'ils peuvent aller plus vite, je pense que cela permettra à VIA d'augmenter ses revenus, ce qui constituera des investissements potentiels importants. Il est évident que l'entretien de ces trains sera moins onéreux car les frais d'entretien sont toujours un facteur important dans tout bien d'équipement en particulier, compte tenu du matériel classique qu'utilise actuellement VIA, matériel dont l'entretien coûte très cher car les trains sont vieux. Le LRC bénéficie d'un avantage certain de ce point de vue.

Donc, bien que la vitesse que peuvent atteindre les LRC soit un facteur dont il faut tenir compte—mais souvenez-vous que les trains classiques peuvent également aller plus vite qu'ils ne le font actuellement—je pense que les LRC offrent d'autres avantages qui sont tout aussi importants et qui en feront un investissement rentable.

M. Benjamin: Mais, monsieur le président, les LRC peuvent aller beaucoup plus vite que les trains classiques . . .

M. Giroux: Oui, je suis d'accord.

[Text]

Mr. Benjamin: —because of their lighter weight, they are not as hard on the rails and they can take curves better.

Last July the minister promised that VIA's capital budget would be doubled by 1983-84. These estimates increased the capital budget by 11 per cent. So that means we are almost 50 per cent behind. Does that mean we will have 100 per cent increase next year, as promised by the minister last July?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, VIA's capital budget for 1983-84 is at a level of about \$182 million, which is double the level that it was at the time the announcement was made of \$90 million.

• 2125

Mr. Benjamin: How much is that for previous commitments made for VIA? I am thinking of the refurbishing of diesel cars and so forth. Was not some of that cost carried over into this year?

Mr. Giroux: Some of those costs are carried over. For example, this year's capital budget is picking up a certain amount of back shopping, a certain number of ongoing projects, but basically the amounts earmarked are very much for new projects. Of course, the very major one is the LRC order; maintenance facilities, improvements for stations, and eventually, locomotives, transcontinental equipment and so on.

Mr. Benjamin: I have two more quick questions, Mr. Chairman.

When can we get, either a discussion paper on the proposed VIA Rail Canada Act or a bill itself? Where does that stand? We have been waiting—

The Chairman: You have already asked that question.

Mr. Benjamin: —since 1977.

The Chairman: Very soon, perhaps, Mr. Benjamin. We discussed that earlier.

Mr. Benjamin: My last question. Will the government now or in the proposed VIA Rail Canada Act, provide VIA with access to ownership of rail passenger stations at a cost no greater than the depreciated book value, or will the railways be allowed to charge market values for property they were given for nothing many years ago anyway? VIA Rail wants access to a number of locations across the country. If the Regina experience is any example, where they start out demanding commercial value, neither VIA Rail nor the bus industry can get involved in these transportation centres. So, what is the government's thinking, what is the department's thinking on VIA Rail acquiring ownership, or at least control over these railway stations and similar sites that they need?

Mr. Giroux: First of all, Mr. Chairman, the discussion paper that we discussed previously, this is one of the basic issues that will be part of it in terms of what VIA's powers will be. If they are government-owned assets, which have been

[Translation]

M. Benjamin: ... en raison de leur poids plus léger, ils n'abiment pas autant les rails et peuvent mieux négocier les virages.

En juillet dernier, le ministre a promis que le budget en capital de VIA serait doublé d'ici 1983-1984. Ces prévisions budgétaires ont augmenté le budget de VIA de 11 p. 100. Ce qui veut dire que nous accusons au moins 50 p. 100 de retard. Cela signifie-t-il que l'année prochaine l'augmentation sera de 100 p. 100, comme l'a promis le ministre en juillet dernier?

M. Giroux: Monsieur le président, le budget de VIA pour l'année 1983-1984 s'élève à environ \$182 millions, ce qui représente le double de ce qu'il était lorsque les \$90 millions ont été annoncés.

M. Benjamin: Quelle est la part de cette somme consacrée aux engagements antérieurs pris pour VIA? Je pense à la remise à neuf des wagons diesels et ainsi de suite. Une partie de ces coûts n'ont-ils pas été reportés cette année?

M. Giroux: Effectivement. Par exemple, le budget de cette année est destiné en partie à payer la facture de certains achats antérieurs, en partie un certain nombre de projets permanents mais grosso modo, les crédits réservés le sont pour des nouveaux projets. Evidemment, le projet le plus important est la commande de LRC; des installations d'entretien, les améliorations apportées aux gares et peut-être des locomotives, du matériel transcontinental et ainsi de suite.

M. Benjamin: J'ai deux questions très rapides à poser, monsieur le président.

Quand pourrions-nous obtenir un document de travail sur le projet de loi sur VIA Rail Canada ou bien le projet de loi lui-même? Où en est cette affaire? Nous attendons...

Le président: Vous avez déjà posé cette question.

M. Benjamin: ... depuis 1977.

Le président: Très bientôt peut-être, monsieur Benjamin. Nous en avons discuté plus tôt.

M. Benjamin: Voici donc ma dernière question. Le gouvernement ou le projet de loi sur VIA Rail Canada permettra-t-il à VIA d'acheter des gares de voyageurs à un prix ne pouvant être supérieur à sa valeur comptable amortie, ou les chemins de fer pourront-ils faire payer ces biens à la valeur réelle du marché alors qu'ils les ont obtenus il y a de nombreuses années pour rien? VIA Rail veut obtenir un certain nombre de gares dans le pays. Si l'on tient compte de ce qui s'est passé à Regina, où la valeur commerciale des biens est exigée, ni VIA Rail ni les autocars ne pourront avoir accès à ces centres de transport. Par conséquent, qu'en pense le gouvernement, qu'en pense le ministère? VIA Rail pourra-t-il acheter les gares dont il a besoin ou du moins en avoir le contrôle?

M. Giroux: Tout d'abord, monsieur le président, c'est une question qui fera partie du document de travail dont nous avons discuté antérieurement à propos des pouvoirs de VIA. S'il s'agit d'éléments d'actif appartenant au gouvernement, des

[Texte]

entrusted, there will be provisions made for VIA to be entrusted with those assets.

This is the question I think Mr. Benjamin asked: What about the other assets of the railways which are not really previously government owned but acquired by the railways and so on? This is an issue that will be looked at as part of the legislation base. I cannot say at this stage just exactly what is going to be the final position on how these assets will be treated. But there are two categories and the distinction is very significant. Those that are government owned and have been entrusted, it is much easier to look at them and entrust them to VIA if they are totally passenger dedicated. Those that have been owned by the railways and acquired by the railways are different.

Mr. Benjamin: What about the properties, particularly to those of Canadian Pacific? I am talking of lands that they were granted from 1881 on, for nothing. For example, in Regina, for 50,000 square feet, they charged VIA Rail the full commercial value and it was land that they got for nothing.

Mr. Giroux: That is a question that would have to be looked at at that time. I do not have an answer for that at this stage.

An hon. Member: A good question though.

The Chairman: Finished, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, I guess I had better be or you will cut me off.

The Chairman: No, you have been pretty conservative tonight.

Mr. Benjamin: Oh, God! You sure know how to cut a guy.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Well, I guess I will be very progressive tonight. Just continuing, Mr. Chairman, along the lines of my colleague, Mr. Benjamin, in his new status as a conservative critic on transportation, in a serious way, Mr. Giroux, has VIA submitted its 1982-83 pricing schedule to MOT yet? If so, what changes are in it from last year, in terms of percentage increase?

Mr. Giroux: I am not sure, Mr. Chairman, whether in fact VIA have deposited the new pricing schedule. I think they intend giving one to the Canadian Transport Commission for the end of . . .

I would like to ask Mr. Tittley, who is probably better aware of the details, if you allow me, Mr. Chairman, to join us here and address this question.

The Chairman: By all means, but I do not think it has ever been submitted, however, by VIA.

[Traduction]

dispositions seront prises pour que ces éléments d'actif soient confiés à VIA.

C'est, je crois, la question qu'a posée M. Benjamin: que deviennent les autres éléments d'actif des chemins de fer qui n'ont pas appartenu antérieurement au gouvernement, mais qui ont été acquis par les chemins de fer et ainsi de suite? C'est là une question qui sera examinée lors de la rédaction du projet de loi. Je ne peux pas dire pour le moment comment ces éléments d'actif seront traités. Mais il existe deux catégories qui sont bien distinctes. Ceux qui appartiennent au gouvernement et qui ont été confiés à VIA, ce qui est plus facile s'ils sont destinés uniquement aux voyageurs. Ceux qui ont appartenu aux chemins de fer et qui ont été acquis par les chemins de fer sont différents.

M. Benjamin: Et les biens, particulièrement ceux du Canadien Pacifique? Je parle des terres qui ont été cédées à partir de 1881 pour rien. Par exemple, à Regina, pour 50,000 pieds carrés, les chemins de fer ont fait payer à VIA Rail la valeur commerciale des terrains en question alors qu'ils les avaient obtenus pour rien.

M. Giroux: C'est une question sur laquelle nous devons nous pencher lorsque le moment viendra. Je n'ai pas de réponse à vous donner pour le moment.

Une voix: C'est une bonne question, pourtant.

Le président: Vous avez fini, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, je suppose que c'est dans mon intérêt ou bien alors, vous allez me couper la parole.

Le président: Non, vous avez été plutôt conservateur ce soir.

M. Benjamin: Oh, mon Dieu. Vous savez comment couper tous mes effets.

Le président: Merci. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Bien, je pense que je serai très progressiste ce soir. Monsieur le président, pour continuer sur la même lancée que mon collègue, M. Benjamin, qui inaugure de façon très sérieuse son nouveau poste de critique conservateur des Transports, monsieur Giroux, VIA Rail a-t-il présenté ses tarifs pour l'année 1982-1983 au ministère des Transports? Dans l'affirmative, quelles modifications y ont été apportées par rapport à l'année dernière, quel est le pourcentage d'augmentation?

M. Giroux: Je ne suis pas sûr, monsieur le président, que VIA Rail ait déposé sa nouvelle liste des tarifs. Je crois qu'ils ont l'intention d'en présenter une à la Commission canadienne des transports d'ici la fin de . . .

J'aimerais demander à M. Tittley, qui est sans doute plus au courant de cette affaire, monsieur le président, de venir s'asseoir près de nous et de répondre à cette question.

Le président: Je vous en prie, mais je ne crois pas que VIA l'ait fait.

[Text]

• 2130

Mr. Giroux: No, I do not think they have, but I am not sure just where they stand at this stage.

Mr. Tittley (Director, Rail Passenger, Transport Canada): Yes, VIA has submitted a proposal for a fare increase to become effective in the month of June. As of today, the minister has not yet responded to that fare application.

Mr. Nowlan: I guess my next question is obvious. Does the fare increase reflect the cost of living? Is it 20 per cent or 25 per cent compared to the year before? Would you tell us what the proposal of VIA is in terms of just the percentage increase?

Mr. Tittley: It is a fare proposal that is intended to recover on over year basis the costs escalation of the rail industry.

Mr. Nowlan: Well, that is a strange way to word it; then we get these 13 or 14 bills. Well, I do not know; perhaps, I will put this to Mr. Giroux. Obviously there is a concern about VIA Rail. We are heading into another summer season and the House of Commons will close sometime perhaps. The minister was here earlier, and I think you were here at the same time here so you certainly saw his evidence. He, of course, would not give a commitment that there would be no unilateral announcement cancelling another 20 per cent of VIA Rail during the summer break because of these costs which have occurred in the 13, 14 bills which the operating railways have charged VIA Rail. This may not be a proper question perhaps within your domain. But in just looking at this from your experience as the administrator for surface transportation, without a fixed contract and without a bill to give some stability to VIA Rail, really, can you say what protection VIA Rail has, and/or the Canadian public which wants to travel by trains have, from further cutbacks? You talk about negotiations. Are these two things not very fundamental to any serious assessment of VIA Rail's future? I refer to a fixed contract and also a bill.

Mr. Giroux: You are quite right. They are very fundamental and, in fact, the basis and the principles of a fixed-price contract should be considered, in my view and certainly I think this is a matter that will be outlined in the discussion paper, as a matter that would be part of any VIA Rail bill. It offers the kind of protection and sets the basis for that. So, you are quite right. The question of a fixed-price contract is a matter which is being actively pursued right now. It is a question which needs to be addressed very quickly because VIA's own contract with the operating railways carries on until the end of December 1982; it is VIA's strong objective, as I am sure if Mr. Roberts were here he would say, to have a fixed-price contract with the railways for its next contract period. Certainly it is something fundamental to the legislation itself.

Mr. Nowlan: Coming back to the pricing schedule, we could go ring-around-a-rosy here; you get the 13, 14 bills; then you come forward with a new proposal on pricing. I have a little bird which suggested to me that the pricing increase proposal is going to be 20 per cent on fares.

[Translation]

M. Giroux: Non, je ne pense pas qu'il l'ait fait, mais je ne sais pas où en est l'affaire.

M. Tittley (directeur, Service voyageur, Transports Canada): Oui, VIA a présenté une demande d'augmentation de ses tarifs qui doit prendre effet au mois de juin. Jusqu'à présent, le ministre n'a pas donné suite à cette demande.

M. Nowlan: Je suppose que ma question suivante est évidente. Est-ce que l'augmentation des tarifs tient compte de la hausse du coût de la vie? Est-ce 20 p. 100 ou 25 p. 100 par rapport à l'année antérieure? Pouvez-vous dire quel est le pourcentage d'augmentation?

M. Tittley: Il s'agit d'une demande qui a pour objet de récupérer, année par année, la hausse des frais de l'industrie ferroviaire.

M. Nowlan: Vous avez une façon très bizarre de le formuler; c'est pourquoi nous avons ces 13 ou 14 factures. Mais je ne sais pas; je vais peut-être poser la question à M. Giroux. Il est évident que VIA Rail pose des problèmes. Nous allons vers l'été et la Chambre des communes va peut-être ajourner. Le ministre a comparu devant nous à une date antérieure et je pense que vous étiez ici, donc vous avez entendu ce qu'il a dit. Il n'a évidemment pas voulu nous dire si un autre 20 p. 100 des services offerts par VIA Rail serait de nouveau supprimé cet été en raison des frais occasionnés par ces factures imputées à VIA Rail par les chemins de fer. Cette question ne relève peut-être pas de votre compétence. Mais en tant que directeur des transports de surface, sans contrat fixe et sans projet de loi permettant d'assurer une certaine stabilité à VIA Rail, pouvez-vous nous dire de quelle protection VIA Rail bénéficie et comment assurer le public canadien qui désire se déplacer en train qu'il n'y aura pas d'autres suppressions de service? Vous avez parlé tout à l'heure des négociations. Est-ce que cela n'est pas fondamental en vue de pouvoir évaluer de façon sérieuse l'avenir de VIA Rail? Je parle du contrat fixe et du projet de loi.

M. Giroux: Vous avez tout à fait raison. Ce sont des questions fondamentales et, en fait, il faudrait étudier les modalités d'un contrat à prix fixe; je pense que c'est une question qui figurera dans le document de travail et qui fera partie de tout projet de loi portant sur VIA Rail. Il permettra d'offrir cette protection. Donc, vous avez tout à fait raison. La question du contrat à prix fixe est une question sur laquelle nous nous penchons actuellement. C'est une question qui devra être résolue très rapidement car le contrat passé par VIA Rail avec les chemins de fer expire à la fin du mois de décembre 1982; VIA Rail veut absolument, comme vous le dirait M. Roberts s'il était ici, avoir un contrat à prix fixe avec les chemins de fer. La loi devra certainement en tenir compte également.

M. Nowlan: Pour revenir à la question des tarifs, on pourrait en discuter pendant 100 ans; on obtient les 13 ou 14 factures; ensuite on nous propose une nouvelle liste de tarifs. Mon petit doigt me dit que l'augmentation des prix sera d'au moins 20 p. 100.

[Texte]

Mr. Tittley: I think Mr. Giroux addressed that point earlier when he suggested that VIA, in its pricing proposal, must be fully cognizant of the risk entailed in going along with a fare increase which could drive away passengers—

Mr. Nowlan: It is counter-productive.

Mr. Tittley: —and hence have a larger detrimental effect on the overall program. There you would have the impact of a loss of volume, which is, of course, dramatic; you lose 100 per cent of your revenue per passenger. So it tends to offset quite substantially a five-per-cent increase by which you would have gone overboard.

Mr. Nowlan: Yes. Just again on this point to, one of the gentlemen at the table, Mr. Chairman, in terms of the proposal for fare increases, and whether it is a proposal or not, what part of the VIA budget is on advertising this year? In fact, what is the basis for the advertising? Is it to try to attract the passenger from the car, the air, the bus, or holidays? What is the advertising budget, and what is the philosophy behind it?

• 2135

Mr. Tittley: We do not have a breakdown of the VIA advertising budget, as it is construed to be a corporate responsibility to produce its own advertising budget.

Mr. Nowlan: I do not know if you were hesitating, or if I started to interrupt you. That is my very point. In view of the department's interest in—for the Canadian public—is it not your responsibility to ensure that, say, a budget in advertising is in the interest of all Canadians and not just necessarily in the interest of the corporate entity VIA Rail? You are trying to attract passengers from road, air, or holiday, or what: that is a larger dimension in that advertising budget than just an ordinary advertising budget for an ordinary corporation.

Mr. Tittley: Well, I do not think there are any indications VIA has had to restrain its marketing efforts through lack of funds. If it does have a lack of funds for its marketing activities, we are not aware of it, and whatever funds it would have requested from the government would have been approved in the overall operating budget of VIA Rail through the latest Treasury Board submission.

Mr. Giroux: Could I add, Mr. Nowlan, on that particular question—I just wanted to say that VIA comes in with a total revenue target, which is, of course, made up of, I guess, three factors on which they will achieve it. One of them is a tariff increase, on which they have been going on a six-month basis. The second one is a better service to the public, which of course will help them get more passengers. Another one is advertising, or marketing.

The department makes it a point not to go—because VIA is a Schedule D Crown corporation; it has its own board of

[Traduction]

M. Tittley: Je crois que M. Giroux a répondu à cette question plus tôt lorsqu'il a dit que VIA Rail doit savoir pertinemment quels risques elle court si elle augmente les tarifs de façon si brutale que cela aurait pour effet de faire fuir les voyageurs...

M. Nowlan: C'est contre-productif.

M. Tittley: ...et donc de nuire à l'ensemble du programme. Le volume diminuerait ce qui est, de toute évidence, catastrophique; VIA Rail perdrait 100 p. 100 de ses revenus par voyageur. Cela tend à compenser de façon très sensible l'augmentation de 5 p.100 qui aurait dû nous couler.

M. Nowlan: Oui. Je vais poser une question à un des témoins, monsieur le président. A propos de l'augmentation des tarifs, bien que je ne sache pas s'il s'agit d'une proposition ou pas, quelle part du budget de VIA est réservée à la publicité cette année? En fait, comment la publicité se fait-elle? Ce budget est-il destiné à attirer les voyageurs qui utilisent habituellement d'autres moyens de transport ou les gens qui partent en vacances? En quoi consiste-t-il et quelle en est la politique sous-jacente?

M. Tittley: Nous n'avons pas la ventilation du budget consacré à la publicité de la société VIA étant donné que c'est la responsabilité de cette société de produire son propre budget en la matière.

M. Nowlan: Je ne sais pas si vous hésitez ou si c'est moi qui vous ai interrompu. C'est ce que je voulais savoir. Compte tenu de l'intérêt que porte votre ministère au... public canadien, n'est-ce pas votre responsabilité de veiller à ce que, disons, un budget réservé à la publicité tienne compte de l'intérêt de tous les Canadiens et non pas seulement de l'intérêt de la société VIA Rail? Vous essayez d'attirer des passagers qui utilisent d'autres modes de transport ou des gens qui partent en vacances, etc.: ce budget a donc une dimension plus importante que le budget de publicité habituel d'une société ordinaire.

M. Tittley: Je ne crois pas que la société VIA ait été obligée de réduire ses efforts de commercialisation faute de fonds. Si elle manque effectivement de fonds pour ses activités de commercialisation, nous ne sommes pas au courant de la chose. Les fonds qu'elle aurait éventuellement demandés au gouvernement auraient été approuvés dans le cadre du dernier budget d'exploitation global qu'elle aura soumis au Conseil du Trésor.

M. Giroux: J'aimerais dire, au sujet de cette dernière question, que la cible de revenus de la société VIA se compose de trois éléments: d'une part l'augmentation des tarifs, qui s'échelonne sur six mois, d'autre part, la prestation d'un meilleur service au public, ce qui bien entendu lui permettra d'avoir davantage de passagers, et enfin, la publicité, ou la commercialisation.

Le ministère s'efforce de ne pas spécifier en détail ce que la société VIA doit faire. Il ne lui dit pas de faire de la publicité

[Text]

directors, it has its own management—to specify in detail—in fact, it does not even attempt to do so—to say, well, advertise in this way, or with this particular target, and so on. We expect that as a responsible Crown corporation they will try to sell passenger services and market them in such a way that they can maximize the use of that particular market.

Their advertising budget is definitely a good one. Because they are a Canadian corporation, they hit an awful lot of communities. They want to be competitive with the air mode, for example, in certain circumstances, and with all modes. Therefore they do make a lot of attempts, because they feel quite strongly that they are starting from a lower base; that rail passengers for a large number of years were not sold very well and the public has lost confidence in them. They are trying to build this up, and that is affecting their advertising.

Mr. Nowlan: Perhaps that comes to my next question, then. Does DOT or MOT, the ministry—perhaps it is CTC, perhaps it is a combination of both—and perhaps it is some of the consultants who produce the advertising program for VIA Rail—but coming to the department, does the department do any socio-economic studies or socio-research studies on who travels by trains, planes, or buses?

Mr. Giroux: Not the department per se, Mr. Chairman. We would look to VIA to do those kinds of studies, to determine what kinds of clientele they are attracting, what are some of the possibilities. I think they did do a certain amount of studies before they introduced, what is it, the VIA 1 service between Montreal and Toronto, to see how they could attract the business public and so on. But these are the kinds of studies we would see VIA doing—in the context that they are quite autonomous in determining where they will concentrate their activities.

Mr. Nowlan: Well, I can see that for VIA, but what about the department in—again I call it, for lack of a better word, socio-economic studies on defining transport policy and the allocation of resources, and/or the example of, say, planning for airports, which appeal to a certain passenger who can pay the fare, compared to the passenger, or the Canadian consumer, who perhaps does not have the same dollar and who has to travel by train or bus? Is there any type of internal study that motivates and helps to find your transportation policy as a department?

• 2140

Mr. Giroux: Some studies have been done in the past which I think addressed this, in part. We did a southern Ontario multi-model passenger study some three to four years back to take a look at what are the transportation needs in southern Ontario, to take a look at what would be the air transportation needs. It really revolved around—this is going out of my administration—whether you really needed to take a look at a fourth runway in Toronto—these kinds of things—what could be covered by rail, what could be covered by bus.

[Translation]

de telle ou telle manière ou d'adopter cet objectif-là, etc. Étant donné que la société VIA est une société de la Couronne définie à l'annexe D et qu'elle a son propre conseil d'administration et ses propres gestionnaires, nous nous attendons à ce que, en tant que société de la Couronne responsable, elle réussisse à vendre les services voyageurs et à les commercialiser d'une manière qui permettra de maximiser une exploitation de ce marché en particulier.

Son budget publicitaire est tout à fait valable. Comme c'est une société canadienne, elle a affaire à un grand nombre de collectivités. Elle veut faire concurrence au transport aérien, dans certaines circonstances, et également aux autres modes de transport. Par conséquent, elle déploie moult efforts parce qu'elle part de plus bas: en effet, pendant un grand nombre d'années, le service voyageurs ferroviaire ne se vendait pas très bien et le public a perdu confiance dans ce genre de transport. La société VIA essaie donc d'inverser la vapeur, ce qui se répercute sur son budget publicitaire.

M. Nowlan: Ce qui nous amène à ma deuxième question. Le ministère des Transports, ou la Commission canadienne des transports, ou la combinaison des deux—ou encore les experts qui ont mis sur pied le programme de publicité dans la société VIA—ont-ils fait des études socio-économiques visant à déterminer qui voyage par train, par avion ou par autobus?

M. Giroux: Pas le ministère lui-même, monsieur le président. Nous nous adresserions à la société VIA pour faire ce genre d'études, pour voir quel genre de clientèle elle attire, quels sont les débouchés. Je pense qu'elle a entrepris un certain nombre d'études avant de créer le service VIA 1 entre Montréal et Toronto, pour voir comment elle pouvait attirer les hommes d'affaires, etc. Étant donné que cette société est tout à fait autonome pour ce qui est de déterminer son secteur d'activités, nous nous attendons à ce que VIA fasse ce genre d'études.

M. Nowlan: C'est très bien pour la société VIA, mais qu'en est-il du ministère sur le plan des études socio-économiques visant à définir une politique des transports ainsi que l'allocation des ressources et, par exemple, à planifier des aéroports qui attirent le voyageur riche, comparativement au voyageur ou au consommateur canadien qui n'a pas les mêmes moyens et qui se voit obliger de voyager par autobus ou par train? Y a-t-il un type d'étude interne qui vous permette de mettre sur pied votre politique de transport en tant que ministère?

M. Giroux: Des études ont été faites dans le passé, lesquelles se sont attachées, en partie, à ce sujet. Il y a trois ou quatre ans, nous avons effectué une étude sur le transport multimodal des voyageurs dans le sud de l'Ontario pour voir quels étaient les besoins de transport de cette région et notamment les besoins de transport aérien. Il s'agissait en fait de savoir, et cela sort de ma compétence, s'il fallait envisager une quatrième piste d'atterrissage à Toronto, et d'examiner les trajets

[Texte]

Some studies will be undertaken in Atlantic Canada as part of the recent agreement signed by the minister and the provinces on long-term planning. They will take a look at the bus industry and what kinds of market it has. We attempted at a point in time, getting back to a point Mr. Forrestall raised initially, to take a look at this rail-bus interface and to do a study of origin and destination and the kinds of people who take the bus versus the rail, to give us an indication of what kinds of publics, what kinds of groups, really go from one mode to the other. There have been a number of studies on these things, but it would be presumptuous for me to say that out of these are emerging a feeling on our part that we know which social group prefers one mode of transport. We are not that sophisticated or that well advanced in it.

Mr. Nowlan: Are those studies done by departmental people in some cases, or are they also some contract work outside, or a combination of both? In a sense, is there any reason why some of those studies could not be released to the public; and if we had a freedom of information law, would they not fall within release to the public?

Mr. Giroux: Some have been done by consultants. Some have been done with Statistics Canada, which is gathering some of the information. I think there are probably some reports in Transport Canada's library right now that are available on this. We would be quite pleased to look into that and to make available to you those which are public documents.

Some have been done by interpolation of data from other sources, by officials and so on. I think the southern Ontario multi-modal passenger studies, or reports, were made public, and they did address a number of those kinds of issues. Some of those reports are available, and to the extent that they are in a form that can be made public, there is no problem with that.

Mr. Nowlan: Coming to the Atlantic Canada situation, Mr. Giroux—I think it would be within your domain; perhaps not; if it is not, tell me—we have talked about the VIA Rail potential bill, somewhere on the drawing boards, and we know we have been through this before as members, but is any pending legislation being planned to eliminate the old At-and-East rate in Atlantic ports?

Mr. Benjamin: The premiers have agreed—

Mr. Nowlan: The premiers have agreed to something else. It is crazy.

Mr. Giroux: At this stage, Mr. Chairman, there is no legislation in the works affecting the At-and-East rates.

Mr. Nowlan: Okay. Coming to another thing, which you mentioned and which Mr. Benjamin may have been alluding to, on the agreement of the two premiers of New Brunswick and Nova Scotia with the department on the phase-out and

[Traduction]

qui pouvaient être desservis par train, ceux qui pouvaient être desservis par autobus, etc.

Certaines études seront entreprises dans la région de l'Atlantique dans le cadre de l'accord récemment signé par le ministre et les provinces en cause, au sujet de la planification à long terme. Ces études porteront sur les différentes sociétés de transport par autobus et leur marché. A un moment donné, nous avons essayé d'examiner, et nous revenons au point qu'a soulevé initialement M. Forrestall, le raccordement train-autobus et de faire une étude sur les points d'origine et de destination ainsi que sur le genre de personnes qui prennent l'autobus plutôt que le train, pour savoir quels genres de groupes passent d'un mode de transport à l'autre. Il y a eu un certain nombre d'études sur cette question, mais il serait présomptueux de ma part d'en déduire que nous savons quel groupe social préfère tel mode de transport. Notre étude n'est pas aussi poussée que cela.

M. Nowlan: Ces études sont-elles faites par des gens du ministère dans certains cas ou ont-elles également été faites par des contractuels, ou s'agit-il d'une combinaison des deux? Y a-t-il des raisons pour ne pas diffuser certaines de ces études? Et si nous avions une loi sur la liberté d'information ces études ne tomberaient-elles pas dans la catégorie des documents à divulguer?

M. Giroux: Certaines études ont été faites par des experts-conseils, d'autres de concert avec Statistique Canada, qui recueille une partie de l'information. Par ailleurs, je crois qu'il doit y avoir dans la bibliothèque de Transports Canada certains rapports disponibles sur cette question. Nous nous ferons un plaisir de vérifier et de mettre à votre disposition les documents qui ne sont pas confidentiels.

D'autres rapports ont été faits par des fonctionnaires du ministère qui ont interpolé les données venant d'autres sources. Je pense que les études sur les services voyageurs multimodaux dans le sud de l'Ontario ont été rendues publiques et ont abordé un certain nombre de ce genre de questions. Certains de ces rapports sont disponibles et dans la mesure où ils ne sont pas de caractère confidentiel, nous pourrions les distribuer.

M. Nowlan: Pour ce qui est de la région de l'Atlantique, et vous me direz, monsieur Giroux, si cela ne relève pas de votre domaine, nous avons parlé d'un éventuel projet de loi concernant la société VIA Rail, question dont nous avons déjà été saisis en tant que députés. Mais prévoit-on un autre projet de loi pour éliminer l'ancien tarif *At-and-East* dans les ports de l'Atlantique?

M. Benjamin: Les premiers ministres ont convenu...

M. Nowlan: Ils ont convenu de quelque chose d'autre. C'est fou.

M. Giroux: Pour le moment, monsieur le président, il n'y a aucun projet de loi relatif aux tarifs *At-and-East*.

M. Nowlan: D'accord. Pour en venir à un autre point, que vous avez mentionné et auquel M. Benjamin a sans doute fait allusion, concernant l'accord que le premier ministre du Nouveau-Brunswick et celui de la Nouvelle-Écosse ont conclu avec

[Text]

further reduction of the Maritime Freight Rates Act and transferring that into these agreements to increase or expand and update the highways, I know there was a meeting following this decision with certainly a lot of the people who were going to be adversely affected—the shippers and a lot of people within Atlantic Canada—mainly because they were never consulted before the decision. Again, this gets into an area of policy, and it might not be quite within your domain. I speak not with a forked tongue here, but quite frankly, I speak more with sympathy for the shippers in Atlantic Canada and Nova Scotia than I do with the Premier of Nova Scotia, who was one of the parties to the agreement. Has that problem been redressed for the shippers, who feel they are going to be in a very adverse position under this agreement and who are not prepared to accept the—not magnet—interesting proposition that this money is going to be transferred into updating highways? Where does that sit within the department?

• 2145

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I am not in a position to give you a definite answer on that. The negotiations, or those discussions, are being handled by our strategic planning group which does not come under my authority. The highways agreements that have been signed with the Atlantic provinces do come under our responsibility. As to where that particular situation stands, discussions with the shippers and so on, I would not be in a position to answer you precisely on that, but I can get the answer for you. I am scheduled to come back, I think, on Thursday, and I could certainly provide that on Thursday morning.

The Chairman: I wonder if I could throw in a supplementary here, Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: I would like you to, and I would appreciate Mr. Giroux getting information on that and we could pursue it.

The Chairman: Are you aware, Mr. Giroux, that the recent highways agreements probably made nobody happy except the two ministers of transportation in the two provinces to which Mr. Nowlan has referred?

Mr. Giroux: Perhaps—

Mr. Forrestall: Talk about questions he may not want to answer.

The Chairman: Well, I am afraid he does not. He is not compelled to answer. Go ahead, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: No. That is fine at this moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: Mike, would you let me get one question in and then you can keep it going?

Mr. Forrestall: Sure.

The Chairman: All right. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Translation]

le ministère pour éliminer graduellement la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes et utiliser les fonds pour augmenter et améliorer les routes, et je sais que tout de suite après cette décision il y a eu une réunion où se trouvaient des personnes qui seraient touchées, armateurs, et nombre de personnes de la région de l'Atlantique, principalement parce qu'elles n'avaient pas été consultées avant la prise des décisions. C'est une fois de plus une question de politique, et cela n'est peut-être pas de votre domaine. Mais je vous parle bien franchement et je sympathise davantage avec les armateurs de la région de l'Atlantique et de la Nouvelle-Écosse qu'avec le premier ministre de cette dernière province, qui est l'un des signataires de l'accord. A-t-on rectifié la situation au sujet des armateurs à qui l'accord va porter préjudice et qui ne sont pas prêts à accepter que les fonds servent à l'amélioration des routes? Où cela en est-il, dans votre ministère?

M. Giroux: Monsieur le président, je ne peux pas vous donner de réponse précise là-dessus. C'est le groupe de planification stratégique qui s'occupe de négociations, or ce groupe ne relève pas de mon autorité, contrairement aux accords sur les routes qui ont été signés avec les provinces de l'Atlantique. Quant à la question de savoir où en sont les pourparlers avec les armateurs, je ne peux pas vous répondre d'une manière précise mais je pourrais vous obtenir la réponse. Je crois que je dois revenir ici jeudi prochain et je pourrais alors vous les donner.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Faites, et j'apprécierais le fait que M. Giroux obtienne des renseignements là-dessus, ce qui pourrait nous permettre de poursuivre.

Le président: Savez-vous, monsieur Giroux, que les récents accords conclus sur les routes n'ont rendu personne heureux, à l'exception des deux ministres des Transports des provinces dont M. Nowlan a parlé?

M. Giroux: Peut-être...

M. Forrestall: Vous parlez de questions auxquelles il ne veut sans doute pas répondre.

Le président: Non en effet, et il n'est pas obligé de répondre. Allez-y, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Non. Ça va pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall?

M. Benjamin: Mike, est-ce que tu me permets de poser une question et ensuite je te repasse la parole?

M. Forrestall: D'accord.

Le président: Approuvé?

Des voix: Approuvé.

[Texte]

The Chairman: All right, Mr. Benjamin, one question. No editorial.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not know whether this is a point of order or a question of privilege, or whether—

The Chairman: It is probably neither.

Mr. Benjamin: —Mr. Giroux can answer us. I understand that copies of contracts between VIA Rail and the railways were tabled with the Senate transport committee—

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: —and that at the behest of the railroads, the Senate committee agreed to not make them public.

The Chairman: Correct.

Mr. Benjamin: I am wondering if the department will now table with this committee all the contracts between VIA Rail and the railways. Whether or not we make them public is another question; but can we get them as well, since another committee of Parliament got them? And if not, why not?

The Chairman: Mr. Benjamin, I will attempt to answer that question rather than Mr. Giroux, because I do not really think Mr. Giroux would want to, although he may wish to comment after me.

The contracts between VIA and the railroads are confidential documents and will not be produced unless demanded by a competent authority. This committee is a competent authority, as the Senate Committee on Transport and Communications is a competent authority—

Mr. Benjamin: I would hope so.

The Chairman: —and so if this committee made a request of VIA Rail to table those contracts, in my opinion, VIA Rail would have no choice but to do so.

Mr. Benjamin: So moved.

The Chairman: I am afraid we cannot move that tonight because we do not have a quorum, and we would have to have a quorum to make that motion.

Mr. Benjamin: Let us certainly make that motion.

The Chairman: But it is something that I would prefer that we would put directly to VIA Rail, rather than to officials of the department.

Mr. Benjamin: Well, then, let us pursue it in steering committee.

The Chairman: Agreed.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am talking now to the point of order, Mr. Chairman. On at least three separate occasions during the current examination of the estimates for the current year, members of the committee have had occasion to express their

[Traduction]

Le président: Très bien, monsieur Benjamin, vous pouvez poser une question, mais pas de discours!

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne sais pas si cela est une question de règlement ou une question de privilège ou si...

Le président: Ce n'est probablement rien de tout ça.

M. Benjamin: ... M. Giroux pourrait nous répondre. Je crois comprendre qu'une copie des contrats passés entre la société VIA Rail et les compagnies de chemins de fer a été remise au comité sénatorial des transports...

Le président: Oui.

M. Benjamin: ... et que sur l'ordre des compagnies de chemins de fer, le comité sénatorial a convenu de ne pas les diffuser.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Je me demande si le ministère serait disposé à nous remettre tous les contrats passés entre la société VIA et les compagnies de chemins de fer. Que nous les rendions ou non publics est une autre question. Mais pourrions-nous également les avoir, étant donné qu'un autre comité du Parlement les a eus? Et dans la négative, quelles seraient les raisons?

Le président: C'est moi qui vais essayer de vous répondre à la place de M. Giroux, car je ne crois pas que ce dernier soit prêt à le faire. Même s'il désire passer des commentaires après moi.

Les contrats passés entre la société VIA et les compagnies de chemins de fer sont confidentiels et ne peuvent être produits sauf s'ils sont exigés par une autorité compétente. Comme ce comité est une autorité compétente tout comme le comité sénatorial des transports et des communications...

M. Benjamin: Je l'espère.

Le président: ... s'il demande à VIA Rail de déposer ses documents, celle-ci se trouvera obligée de le faire.

M. Benjamin: La proposition est faite.

Le président: J'ai bien peur que nous ne puissions en faire la proposition ce soir, car nous n'avons pas de quorum.

M. Benjamin: Nous pouvons présenter une motion.

Le président: Nous devrions demander cela directement à VIA Rail, plutôt qu'aux fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Benjamin: Nous pourrions poursuivre l'affaire au comité directeur.

Le président: D'accord.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'invoque maintenant le Règlement, monsieur le président. A au moins trois reprises différentes, au cours de l'étude du budget de l'année en cours, nous avons manifesté le désir d'entendre de véritables experts. Je pense que c'est un

[Text]

requirement or desire to have in front of us other than what might be described as normal or ordinary witnesses. I think the point made is one well worth pursuing, and we perhaps should do it in the steering committee.

Just apropos to that, to sort of back it up, Mr. Nowlan talked about the fourteenth bill. In fact, as we know from evidence, the public accounts committee will examine the fifteenth bill embracing some additional \$53 million up to possibly \$97 million; and this is, in fact, getting somewhat out of hand. If it is necessary to go outside of the ordinary run of witnesses in respect of these matters, I think Mr. Nowlan and Mr. Benjamin are absolutely correct that I, if we are to execute or prosecute our responsibilities properly, we must in fact give serious consideration to that. But that was just an observation.

• 2150

The Chairman: Mr. Forrestall, just apropos your suggestion with regard to the steering committee, I think that is the proper place for us to begin our discussion. I would like to advise members that we have meetings planned until Thursday of this week only, so we must have another steering committee urgently. I would suggest 9.30 or 10 o'clock on Tuesday morning if the members of the steering committee here agree.

Mr. Benjamin: Can you make it 10.30?

The Chairman: Yes, I think so. Is that agreed? Okay?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Nowlan: Does that mean that we are not going to have any hearings Tuesday? That is my only point.

The Chairman: That is a problem all right.

Mr. Nowlan: Should we not meet earlier than Tuesday?

The Chairman: Would you prefer 3.30 on Thursday?

Mr. Benjamin: On Thursday it is very difficult for some—

The Chairman: Let us discuss this after we have heard from our witnesses because we only have about 10 minutes left. I would like to wind the meeting up at 10 o'clock.

An hon. Member: What is the score now?

The Chairman: I have not been listening. This is for translation. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: I wanted to do ask just a couple of brief questions, and preface them by saying again that I believe it is time the department, or somebody, looked at the usefulness of transferring what are currently surface matters but in fact involve shipping from surface to the marine administrator. I continue to believe that is a useful and worthwhile thing for us to consider, something we talk about but give very little consideration to.

Could I pose, Mr. Chairman, to Mr. Giroux and to the departmental officials who are here with him, the question

[Translation]

point qui vaut la peine d'être poursuivi et nous pourrions peut-être le faire au comité directeur.

A ce propos, et pour appuyer mon argument, M. Nowlan a parlé du quatorzième bill. En fait, comme nous l'avons vu d'après les témoignages, le Comité des comptes publics examinera le quinzième bill qui comporte 53 millions supplémentaires jusqu'à concurrence de 97 millions. Il semble que la situation échappe à tout contrôle. S'il est nécessaire de faire appel à des témoins experts concernant ces questions, comme l'ont mentionné MM. Nowlan et Benjamin, nous devrions nous pencher sérieusement sur la question, si nous voulons exécuter correctement nos responsabilités. Ce n'est qu'une observation.

Le président: Monsieur Forrestall, à propos de votre suggestion concernant le comité directeur, je crois que c'était effectivement le bon endroit pour commencer notre discussion. Je voudrais vous aviser que nos séances ne sont prévues que jusqu'à jeudi de cette semaine, nous devons donc nous réunir en comité directeur le plus vite possible. Je suggère donc 9h30 ou 10h00 mardi matin, si cela convient aux membres du comité directeur.

M. Benjamin: Pourrait-on fixer la séance à 10h30?

Le président: Je pense que oui. Est-ce adopté?

Des voix: Adopté.

M. Nowlan: Cela veut-il dire que nous n'aurons pas de séance mardi?

Le président: Oui et cela pose un problème.

M. Nowlan: Ne pourrions-nous pas nous réunir avant mardi?

Le président: Préférez-vous 15h30 jeudi?

M. Benjamin: Jeudi, cela est très difficile pour certains...

Le président: Nous pourrions discuter de cela après avoir entendu le témoin car il ne nous reste qu'une dizaine de minutes. Et j'aimerais que nous terminions à 22h00.

Une voix: Où en sommes-nous?

Le président: Je n'ai pas écouté. C'est pour les interprètes. Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: J'ai deux ou trois brèves questions à poser et je voudrais tout d'abord répéter que je crois qu'il est temps que le ministère ou que quelqu'un d'autre se penche sur l'utilité de transférer les questions relatives au transport de surface mais qui englobent en fait le transport maritime au programme des transports par eau. Je continue à croire que nous devrions examiner cette question et qu'il ne suffit pas d'en parler.

Monsieur le président, puis-je demander à M. Giroux et aux fonctionnaires qui l'accompagnent de nous dire où en sont les

[Texte]

whether or not we could have an update on the subsidy for water services between Montreal and Newfoundland.

Secondly, because I think a lot of us are very curious, how was the \$3.4 million figure arrived at? Perhaps Mr. Giroux might elaborate whether there has been any reaction from impeding shipping operators. In fairness to him, I should indicate that I am aware of serious comments with respect to it. Are there any new subsidies being considered, particularly with regard to the run, Cornerbrook-Halifax-St. John's? What is the best comment you can give us with respect to that?

Finally, what is the status of the move of the Water Transportation Assistance Directorate from Ottawa to St. John's, Newfoundland? Where does it stand? Is it happening? Is it going to happen? Will it happen with harmony, or will there be enormous problems with respect to it? If there is any suggestion of difficulty internally? I might say that the city of Dartmouth would always welcome these additional forthright and responsible members of the water transportation directorate from Ottawa—not to St. John's. My colleagues stole my icebreaker from me and I think it is quite unfair that you should give them everything. I do not blame anybody for not wanting to go to St. John's, but much as I love Newfoundland, St. John's is not my favourite part of it.

Those four little questions—but I am being facetious; I love St. John's; I love Newfoundland. If you could give us some update on these two or three areas, I would appreciate it.

Mr. Giroux: I think Mr. Forrestall was making reference to the subsidy being paid to Newfoundland's steamship Limited—

• 2155

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Giroux: —between Montreal—Corner Brook and Montreal—Saint John.

Mr. Forrestall: Just tell it the way it is.

Mr. Giroux: The subsidy, in effect, no longer exists. A settlement was negotiated with NSL last fall and winter, in which the government agreed to pay NSL a certain amount of money to get out of its longer-term commitment, which would have lasted until March 31, 1986, by paying out an amount of about \$8.5 million, to be deducted from which was the amount paid for the fiscal year 1981-82.

Mr. Forrestall: 1982-83?

Mr. Giroux: In 1982-83 there is \$2.5 million being paid to NSL and that is the final amount. About \$6 million was paid in 1981-82 and there will be \$5.5 million in 1982-83. That terminates the subsidy. There is no longer a subsidy with NSL that the federal government is paying. This was a negotiated amount, Mr. Forrestall, to get out of what would have been estimated government expenditures of over \$20 million over the remaining five years. It was a question that if you were paying it every year on the basis of \$10.45 a tonne or \$15.64, which was an amount negotiated at points in time, you would

[Traduction]

subventions pour les services maritimes assurés entre Montréal et Terre-Neuve.

Deuxièmement, étant donné que je suis sûr que nombre d'entre nous sommes curieux, comment est-on arrivé au chiffre de 3.4 millions de dollars? M. Giroux pourrait peut-être nous dire s'il y a eu des réactions de la part des armateurs touchés. Pour être juste envers lui, je peux tout de suite lui dire qu'il y a eu d'importants commentaires à ce sujet. Envisage-t-on d'offrir de nouvelles subventions, surtout pour ce qui est du parcours Cornerbrook-Halifax-St-Jean de Terre-Neuve? Qu'avez-vous à nous dire là-dessus?

Enfin, qu'en est-il du déménagement de la direction générale de l'aide au Transport maritime d'Ottawa à St-Jean (Terre-Neuve)? Où cela en est-il? Cela est-il en train de se faire? Ou va se faire? Pensez-vous que cela va se faire sans grincement de dents ou prévoyez-vous d'énormes problèmes? Prévoyez-vous des problèmes internes? Je peux dire que la ville de Dartmouth aurait été prête à accueillir cette direction mais que les employés de cette direction ne veulent pas aller à St-Jean. Mes collègues m'ont volé mon brise-glace et je trouve parfaitement injuste que vous leur accordiez tout. Je ne blâme personne pour ne pas vouloir aller à St-Jean car autant j'aime Terre-Neuve, autant St-Jean n'est pas mon endroit favori.

Donc si vous pouvez me répondre à ces quatre petites questions, et je ne suis pas sérieux, car j'aime St-Jean et j'aime Terre-Neuve, je l'apprécierais.

M. Giroux: Je crois que M. Forrestall faisait allusion à la subvention versée à la société *Newfoundland's steamship Limited*...

M. Forrestall: Oui.

M. Giroux: ... pour le parcours Montréal-Corner Brook et Montréal—Saint-Jean.

M. Forrestall: Dites-moi exactement ce qu'il en est.

M. Giroux: En fait, la subvention n'existe plus. Le gouvernement a négocié une entente avec cette société l'automne et l'hiver dernier, selon laquelle il est convenu de verser à celle-ci un certain montant pour interrompre ses engagements à long terme, qui auraient normalement duré jusqu'au 31 mars 1986. Il lui a versé 8.5 millions de dollars dont on déduira le montant payé pour l'année fiscale 1981-1982.

M. Forrestall: 1982-1983?

M. Giroux: En 1982-1983, 2.5 millions de dollars seront versés à cette société et cela constitue le dernier versement. Environ 6 millions de dollars ont été payés en 1981-1982 et 5.5 millions de dollars seront payés en 1982-1983. Cela met fin à la subvention. Il s'agit d'un montant négocié, monsieur Forrestall, pour interrompre ces activités qui se seraient élevées à plus de 20 millions de dollars comme dépenses pour le gouvernement pour les cinq ans qui restaient. Si le gouvernement avait continué à payer la subvention chaque année à raison de \$10.45 la tonne ou \$15.64, montant négocié à certains

[Text]

have been paying about \$20 million over that equivalent period. So we, in fact, bought out the contract with NSL and terminated it.

There is not at the moment—although we constantly, or very frequently, receive representations from shippers to subsidize them in certain water transportation services—to my knowledge, serious consideration being given about a service from Corner Brook-Halifax-Saint John or a new subsidy.

With respect to the Water Transportation Directorate move to St. John's, Newfoundland, the Minister of Transport, in the summer of 1980—the current Minister of Transport—reconsidered the decision to move the total directorate to St. John's, Newfoundland, and decided that it would not be the most effective deployment of people. Rather than move the total directorate, it was decided to establish a Newfoundland office in St. John's of eight person-years, which is the establishment, the number of people in that office. I think at the moment it is not totally staffed, there are about four or five people, I think, in the Newfoundland office, but it has a complement, or an expected complement, of eight person-years. That is the status of that particular situation.

Mr. Forrestall: It is a bloody nuisance, is it not?

Mr. Giroux: I am sorry.

Mr. Forrestall: It is a bloody nuisance, if I ever heard of one.

I come back to the subsidy.

The Chairman: Two minutes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is just a matter of clarification, Mr. Chairman. If it is only two minutes somebody else may have . . .

The Chairman: No, go ahead.

Mr. Forrestall: What has been the saving to us in negotiating our way out of this contract? You are suggesting that it is a substantial amount of money. It seems to me that it is only \$3 million or \$4 million. Am I incorrect in that?

Mr. Giroux: Over the five-year period—1981-82 to 1985-86—we estimated that under the current contract we could have disbursed up to \$20 million. We bought out for \$8.5 million, so it is a saving of about \$11.5 million, roughly.

Mr. Forrestall: What did the company suggest to you that they might have received?

Mr. Giroux: This was a negotiating session and the company wanted quite a substantial amount to get out of the contract, but the negotiations finally arrived at \$8.5 million.

Mr. Forrestall: That is what it cost us to get out of it?

Mr. Giroux: That is right.

[Translation]

moments, le gouvernement aurait payé environ 20 millions de dollars sur la période équivalente. Donc, nous avons racheté le contrat passé avec la société NSL, y mettant fin.

L'on ne songe pas actuellement, à ma connaissance à créer un nouveau service à partir de Corner Brook—Halifax—Saint-Jean ou à offrir une nouvelle subvention bien que nous recevions très souvent des demandes de subventions pour certains services des transports maritimes de la part d'armateurs.

Pour ce qui est de la direction générale de l'Aide au transport maritime, et de son déménagement à Saint-Jean, Terre-Neuve, le ministre actuel des Transports a reconsidéré au cours de l'été 1980 la décision de transférer la totalité de cette direction à Saint-Jean. Et il a décidé que ce n'était pas la solution la plus efficace. Plutôt que de transférer la totalité de la direction, il a été décidé de créer un bureau terre-neuvien à Saint-Jean qui serait composé de huit années-personnes. Je pense qu'à l'heure actuelle les huit n'y sont pas, il y en a quatre ou cinq, mais ce bureau a droit à huit années-personnes. Voilà où on en est pour cette question.

M. Forrestall: C'est plutôt embêtant cette question n'est-ce pas?

M. Giroux: Pardon?

M. Forrestall: Je n'ai jamais vu quelque chose de plus ennuyeux.

Je reviens à la subvention.

Le président: Deux minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ce n'est qu'une question de clarification, monsieur le président. Si j'ai seulement deux minutes, quel qu'un d'autre pourrait aussi bien . . .

Le président: Allez-y.

M. Forrestall: Qu'est-ce que nous avons épargné en négociant la cessation de ce contrat? D'après vous, il s'agit d'un gros montant. Mais d'après moi il ne s'agit que de 3 ou 4 millions de dollars. Fais-je erreur?

M. Giroux: Sur la période de cinq ans—1981-1982 à 1985-1986—nous avons estimé qu'en vertu du contrat en cours, nous aurions déboursé jusqu'à 20 millions de dollars. Or, nous avons racheté le contrat pour la somme de 8.5 millions de dollars, donc cela représente une économie de 11.5 millions de dollars.

M. Forrestall: Quel montant la société en question vous avait-elle demandé pour la cessation?

M. Giroux: Nous avons entamé des négociations et la société nous avait demandé un très gros montant pour interrompre le contrat mais finalement grâce aux négociations nous sommes arrivés à 8.5 millions de dollars.

M. Forrestall: C'est tout ce que cela nous a coûté pour mettre fin au contrat?

M. Giroux: C'est ça.

[Texte]

Mr. Forrestall: \$8.5 million. But, in fact, the subsidy will continue to the end of fiscal 1982-83.

Mr. Giroux: No, the subsidy no longer applies. There is just an amount being paid in 1982-83 of \$2.5 million as a final payment to settle the contract.

The Chairman: Part of the \$8.5 million.

Mr. Giroux: It is part of the \$8.5 million, yes.

• 2200

Mr. Giroux: As part of the \$8.5 million, yes.

Mr. Forrestall: As part of the \$8.5 million; \$5.5 million and \$2.5 million, or—

Mr. Giroux: That is right. Remember, the \$5.5 million was less any amounts paid in fiscal 1981-82; for example, we arrived at an agreement around February 1982, so already we had paid them something like about 11 months of the fiscal year, which means that it was \$5.5 million, less any amounts we had paid them on the regular subsidy basis.

Mr. Forrestall: What about the move of CN Marine from Moncton to Halifax?

Mr. Giroux: My knowledge at this stage is that the number of people who are stationed in Moncton are continuing to operate out of Moncton. I understand CN Marine does have some facilities in Halifax; I think their legal group is there. But I have not had any indications that they are planning to move more people, or from Moncton to Halifax.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I might ask why not, but I will ask the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Giroux, I want to thank you and your officials who accompanied you tonight. I think we had a very interesting session. We will see you again on Thursday, I understand.

Mr. Giroux: Thank you.

The Chairman: Before the members of the committee leave, since we are all members of the steering committee, maybe we could just get together and decide our schedule. Having said that, I now adjourn the committee until 9.30 o'clock on Thursday, May 13. The meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Forrestall: 8.5 millions de dollars. Mais en fait, la subvention continue jusqu'à la fin de l'année financière 1982-1983.

M. Giroux: Non, la subvention n'existe plus. Il y aura juste pour l'année financière 1982-1983 la somme de 2.5 millions de dollars qui sera versée comme versement final.

Le président: Cette somme fait partie des 8.5 millions de dollars?

M. Giroux: Oui.

M. Giroux: Oui, cela fait partie des \$8.5 millions.

M. Forrestall: Bon, \$5.5 millions et \$2.5 millions ou ...

M. Giroux: C'est ça. N'oubliez pas que l'on a déduit des \$5.5 millions tout montant versé pendant l'exercice financier 1981-1982. Nous sommes arrivés à un accord en février 1982, donc nous lui avons déjà versé une subvention pendant onze mois de l'année financière. Nous avons donc déduit ce montant des \$5.5 millions.

M. Forrestall: Qu'en est-il du déménagement du Service maritime du CN de Moncton à Halifax?

M. Giroux: A ma connaissance, les personnes qui sont en poste à Moncton continuent à opérer depuis cette ville. Je crois comprendre que le service maritime du CN a des installations à Halifax et son contentieux s'y trouve. Mais l'on ne m'a rien dit comme quoi on prévoyait de transférer davantage de personnes de Moncton à Halifax.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je demanderai au ministre lui-même pourquoi cela n'a pas été prévu.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Giroux, je tiens à vous remercier, vous et les fonctionnaires qui vous ont accompagné ce soir. Je pense que cette séance a été très intéressante. Et nous vous reverrons jeudi, si j'ai bien compris.

M. Giroux: Merci.

Le président: Avant que les membres du comité s'en aillent, étant donné que nous sommes tous membres du comité directeur, nous pourrions peut-être nous réunir dès maintenant afin de fixer notre programme. Cela dit, je lève la séance du comité jusqu'au jeudi 13 mai, à 9h30. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Robert Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;

Mr. Robert Tittley, Director, Rail Passenger.

Du ministère des Transports:

M. Robert Y.J. Giroux, administrateur, Administration
canadienne des Transports de surface;

M. Robert Tittley, directeur, Services ferroviaires-voya-
geurs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 62

Thursday, May 13, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 62

Le jeudi 13 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85,
90 and L95—Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 60, 65, 70, 75, 80,
85, 90 et L95—Programme des transports de surface
sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Dantzer
Bockstael	Dinsdale
Corbin	Ellis
Côté (Mrs.)	Flis
Crosby (<i>Halifax West</i>)	Gourd

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Harquail	McRae
MacBain	Nowlan
Mayer	Parker
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, May 12, 1982:

Mr. McDermid replaced Miss MacDonald.

On Thursday, May 13, 1982:

Mr. Parker replaced Mr. Skelly;
Mr. Dantzer replaced Mr. Siddon;
Mr. Flis replaced Mr. Maltais;
Mr. Dinsdale replaced Mr. Scott (*Hamilton—Wentworth*);
Mr. Crosby (*Halifax West*) replaced Mr. Forrestall.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 mai 1982:

M. McDermid remplace M^{lle} MacDonald.

Le jeudi 13 mai 1982:

M. Parker remplace M. Skelly;
M. Dantzer remplace M. Siddon;
M. Flis remplace M. Maltais;
M. Dinsdale remplace M. Scott (*Hamilton—Wentworth*);
M. Crosby (*Halifax-Ouest*) remplace M. Forrestall.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 13, 1982

(101)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Crosby (*Halifax West*), Dantzer, Deniger, Dinsdale, Flis, Mayer, Nowlan and Turner.

Other Members present: Messrs. Althouse and Campbell (*LaSalle*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Robert Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gaétan Belec, Deputy Administrator; Mr. Arnold Tennenhouse, Director, Branch-Line Rehabilitation, Grain Transportation Directorate; Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation and Mr. Robert Tittley, Director, Rail Passenger.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

The Committee resumed consideration of Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:13 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 MAI 1982

(101)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h42 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Crosby (*Halifax-Ouest*), Dantzer, Deniger, Dinsdale, Flis, Mayer, Nowlan et Turner.

Autres députés présents: MM. Althouse et Campbell (*LaSalle*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. Robert Y.J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Gaétan Belec, administrateur adjoint; M. Arnold Tennenhouse, directeur, Remise en état d'embranchements, Division du transport du grain; M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire et M. Robert Tittley, directeur, Services ferroviaires-voyageurs.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h13, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Malcolm Jack

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, May 13, 1982

• 0942

The Vice-Chairman: The committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from both the government party and the Official Opposition. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. As agreed to at our meeting of May 11, 1982, we shall resume consideration of Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95, Surface Transportation Program under Transport. You will find those votes listed in your blue book on pages 30-80 to 30-99.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 60—Surface Transportation—Operating expenditures\$22,424,000

Vote 65—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions\$188,220,000

Vote 70—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railways Company\$152,872,000

Vote 75—Payments to the Northern Transportation Company Limited\$400,000

Vote 80—Payments to VIA Rail Canada Inc.\$506,000,000

Vote 85—Payments to reimburse Canadian National Railway Company and CN Marine Inc.\$4,000,000

Vote 90—Payments to Canadian National Railway Company\$25,000,000

Vote L95—Authorization for the Minister to acquire in trust\$38,400,000

The Vice-Chairman: With us we have Mr. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, et M. Gaétan Belec, administrateur adjoint.

Nous allons débiter les questions par M. Dinsdale. Yes, Mr. Nowlan?

M. Nowlan: Vous avez raison, monsieur le président, mais tout d'abord, j'aimerais savoir si les témoins ont apporté le document . . . , which I asked for at the other meeting. It was not really a document, but you were going to check to see what the status was with another committee within Transport on the Maritime Freight Rates.

Mr. Robert Y.J. Giroux (Administrateur, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): We have some information for Mr. Nowlan on this. I would like to ask Mr. Belec, who has discussed this matter with the other committee in Transport, to provide the information for Mr. Nowlan.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 13 mai 1982

Le vice-président: Le comité peut entendre les témoignages sans qu'il y ait quorum à la condition que des représentants du parti gouvernemental et de l'opposition officielle soient présents. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Comme convenu lors de notre réunion du 11 mai 1982, nous reprenons l'étude des crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95—Programme des transports de surface sous la rubrique Transports. Vous trouverez ces crédits cités dans le livre bleu aux pages 30-81 à 30-95.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 60—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement\$22,424,000

Crédit 65—Transports de surface—Subventions inscrites au budget et contributions\$188,220,000

Crédit 70—Paiements à CN Marine Inc et à la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada\$152,872,000

Crédit 75—Paiements à la Société des transports du Nord limitée\$400,000

Crédit 80—Paiements à Via Rail Canada Inc.\$506,000,000

Crédit 85—Remboursement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et au CN Marine Inc \$4,000,000

Crédit 90—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada\$25,000,000

Crédit L95—Pour autoriser le ministre à acheter en fiducie\$38,400,000

Le vice-président: Nous accueillons aujourd'hui M. Robert Giroux, Administrateur, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Gaétan Bélec, Deputy Administrator.

The lead questioner will be Mr. Dinsdale. Oui, monsieur Nowlan?

Mr. Nowlan: You are right, Mr. Chairman, but first of all I would like to know if the witnesses have brought the document que j'ai demandé lors de la séance antérieure. Il ne s'agissait pas réellement d'un document, mais vous deviez vérifier où en était la situation avec un autre comité qui s'occupe des transports à propos des taux de fret maritime.

M. Robert Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Nous avons effectivement quelques renseignements à ce sujet. J'aimerais demander à M. Bélec, qui a discuté de cette question avec l'autre comité des transports, de vous les fournir.

[Texte]

Mr. Nowlan: It was just a point of order because Mr. Dinsdale is going to go first—

The Vice-Chairman: We want Mr. Belec to reply and then Mr. Dinsdale.

M. Nowlan: Oui.

Le vice-président: Monsieur Belec, s'il vous plaît.

Mr. Gaétan Belec (Deputy Administrator, Transport Canada): Mr. Nowlan, I think you had asked very specifically if consultation had taken place with the shippers in the Atlantic provinces in this respect, before the changes to the MFR for subsidy. I think as Mr. Giroux told you the other night, we are not responsible for that particular program. So I went to the office that is responsible and they have provided me with the following information.

As you are well aware, consultation took place with the provinces, the provincial governments—

Mr. Nowlan: Its officials.

Mr. Belec: —and they concurred. Yes. They concurred with the proposal. With respect to the shippers, I understand that many meetings, at least two or three meetings, took place with the Atlantic Provinces Transportation Commission, which was charged by, again, the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, to represent their views and their discussion with Transport Canada at the time. I am told that meetings also took place with the Nova Scotia Dairy Association and the trucking associations of each of the provinces.

Mr. Nowlan: Before the announcements were made, do you know?

• 0945

Mr. Belec: I think some timing took place because, as you know, the implementation of the program is spread over a two-year period so some took place before the first announcement and others took place after, but before the second phase of the program.

I understand they received and studied proposals and counter-proposals, some of which were to include commodities at the full subsidy level or reduce some commodities from subsidies completely. These received economic evaluations, were discussed by all concerned and eventually the final decision was taken, not necessarily agreed to by everyone, but at least on some areas there was consensus.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I will not follow any farther than that for the moment. Mr. Dinsdale, I hope, wants to lead off on this.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman. I would like to use my 10 minutes this morning coming up to date on what the department is planning with respect to transportation for the disabled. As I read the blue book and the surface transportation book, this theme is repeated throughout: to ensure that

[Traduction]

M. Nowlan: Il s'agissait simplement d'un rappel au règlement car M. Dinsdale a la parole . . .

Le vice-président: M. Bélec va répondre et M. Dinsdale pourra ensuite poser ses questions.

Mr. Nowlan: Yes.

The Vice-Chairman: Mr. Bélec please.

M. Gaétan Bélec (administrateur-adjoint, ministère des Transports): Monsieur Nowlan, je crois que vous nous aviez demandé si des consultations avaient eu lieu avec les expéditeurs dans les provinces de l'Atlantique à ce sujet, avant que des changements ne soient apportés au taux de fret maritime eu égard aux subventions. Je crois que, comme vous l'a dit M. Giroux l'autre soir, nous ne sommes pas responsables de ce programme. J'ai donc demandé des renseignements auprès du bureau qui en était responsable.

Comme vous le savez, des consultations ont eu lieu avec les provinces, les gouvernements provinciaux . . .

M. Nowlan: Leurs représentants.

M. Bélec: . . . et ils ont accepté. Oui. Ils ont accepté la proposition. En ce qui concerne les expéditeurs, je crois que plusieurs réunions, au moins 2 ou 3, ont eu lieu avec la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui avait été chargée par la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique de représenter leur point de vue et d'en discuter avec le ministère des Transports à cette époque. On nous dit que des réunions ont également eu lieu avec l'Association laitière de Nouvelle-Écosse et les associations de camionneurs de chacune de ces provinces.

M. Nowlan: Savez-vous si cela a été fait avant l'annonce officielle?

M. Belec: Je crois que cela s'est fait progressivement car, comme vous le savez, l'application de ce programme s'échelonne sur deux ans donc certains entretiens ont eu lieu avant l'annonce du programme et d'autres après, mais avant la deuxième phase du programme.

Je crois qu'ils ont reçu et étudié des propositions et des contre-propositions, certaines visant à admettre des produits de base à la subvention complète et d'autres visaient à soustraire certains produits de base de ces subventions. Ces études ont été évaluées du point de vue économique, ont été discutées par tous ceux en cause et en fin de compte une décision définitive a été prise, décision qui n'a pas été acceptée nécessairement par tout le monde, mais il existait au moins des domaines dans lesquels il y avait consensus.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je ne voudrais pas poursuivre cette question plus en avant. J'espère que M. Dinsdale poursuivra sur la même lancée.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président. Je voudrais utiliser les dix minutes qui me sont imparties ce matin pour savoir ce que compte faire le ministère à propos du transport des handicapés. Le terme suivant revient toujours dans le budget et le livret consacré au transport de surface: veiller à ce

[Text]

users of the national transportation system are treated equitably. Of course, we have just come through the International Year for Disabled Persons and one of the first tasks that the special Parliamentary committee set itself to achieve was the accessibility of Parliament Hill. We achieved that last June. Prior to that, wheelchair- disabled people had to enter through the garbage entrance.

If you are going to have equal opportunity; if you are going to bring disabled people into the mainstream of Canadian life, of course, transportation is essential. Because of the brevity of time, I wonder if I could ask my questions quite specifically. What funds for what purposes have been established to ensure equal opportunity for the disabled in surface transportation in the years 1982-83, 1983-84 and so forth? I cannot find anything in the estimates.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I will take this up on a number of subjects, and I would like to ask Mr. Belec to help me on the highway side because there has been a lot of activity on that side too.

In the various categories of estimates you see before you, you will not find specifically earmarked funds for the disabled. Let me now pick where you can find it, and I can give you some specifics on it.

With respect to Via Rail which is, as you will note, about 50 per cent of the administration budget, Via Rail's capital program does contain some \$8.9 million of funds in order to improve the access at its stations, the various ramps that lead to the trains, and modifications to station facilities to make sure that people in wheelchairs will be able to move on the trains themselves. This is as a result of recommendations from the Canadian Transport Commission, following an inquiry by the commission on the access by disabled people to the rail passenger service. In addition, and this is now the practice with all new equipment, the new equipment, for example, the LRC equipment, is fully equipped in terms of the size of doors, the size of corridors leading to the car itself being able to function very easily for people in wheelchairs. There are washroom facilities specifically designed for people in wheelchairs, and there are seats on the train itself which are adaptable to for wheelchair people.

Moving on to CN Marine, I know they are considering some work to look at their dock facilities and some of their facilities on ships. They have a big problem in terms of their older ships, in the sense that they are not that easily adaptable, but I think the new ships are going to be set up to be able to cater to people in wheelchairs.

These are basically the two modes we are very much concerned with.

• 0950

We also are very heavily involved in the highway mode. Here we are doing some work with the provinces as well as

[Translation]

que les usagers du système national de transport de surface soient traités équitablement. L'Année internationale des handicapés vient de se terminer et l'une des premières tâches que s'était fixé le comité spécial à ce sujet était de rendre la colline du Parlement accessible. Cela est fait depuis le mois de juin dernier. Auparavant, les gens en fauteuil roulant devaient emprunter l'entrée des poubelles.

Si vous devez leur fournir une égalité des chances, si les handicapés doivent pouvoir jouir pleinement de la vie, les transports sont essentiels. En raison du peu de temps qui m'est imparti, je me demande si je pourrais poser des questions très précises. A quel but vont servir les crédits destinés à assurer l'égalité des chances des handicapés dans le domaine du transport de surface au cours des années 1982-1983, 1983-1984 et ainsi de suite? Je ne peux rien trouver dans le budget.

M. Giroux: Monsieur le président, je vais passer en revue tous les modes de transport et j'aimerais demander à M. Belec de m'aider en ce qui concerne les autoroutes car je sais que de nombreux efforts ont été déployés dans ce domaine également.

Dans les prévisions budgétaires que vous avez devant vous, il n'existe pas de crédits consacrés uniquement aux handicapés. Laissez-moi vous dire où on peut les trouver et je vous donnerai des précisions au fur et à mesure.

En ce qui concerne VIA Rail dont le budget, comme vous le remarquerez, représente environ 50 p. 100 du budget administratif, le programme d'équipement de VIA Rail comporte environ 8,9 millions de dollars de crédits destinés à améliorer l'accès aux gares, aux rampes qui mènent aux trains et à apporter des modifications à certaines installations en vue de s'assurer que ceux qui circulent en fauteuil roulant puissent se déplacer dans les trains eux-mêmes. Ces mesures ont été prises à la suite de recommandations de la Commission canadienne des transports à la suite d'une enquête effectuée par la Commission sur l'accès des trains par les handicapés. En outre, et ceci se trouve maintenant sur tout le nouveau matériel, le nouveau matériel, comme sur les trains LRC par exemple, a été conçu pour permettre aux gens en fauteuil roulant de pouvoir se déplacer; je veux parler des portes, de la dimension des corridors menant aux wagons et ainsi de suite. Il existe des toilettes conçues pour les gens en fauteuil roulant et certains sièges dans le train lui-même peuvent s'adapter aux handicapés en fauteuils roulants.

En ce qui concerne le CN Marine, je sais qu'ils envisagent de modifier les installations portuaires et certaines de leurs installations sur les navires eux-mêmes. Ils éprouvent d'importantes difficultés pour ce qui concerne les vieux navires dans la mesure où ils ne peuvent pas être convertis facilement, mais je pense que les nouveaux navires seront conçus de façon à pouvoir accueillir ceux qui circulent en fauteuil roulant.

Voilà, grosso modo, les deux modes de transports qui nous préoccupent le plus.

Nous avons fait également beaucoup d'efforts dans le domaine des autoroutes. Nous travaillons avec les provinces

[Texte]

undertaking some projects and studies on our own. I would like Mr. Belec to pick up on that to give you the total picture for the administration.

Le vice-président: Monsieur Belec, s'il vous plaît.

Mr. Belec: Yes, Mr. Chairman.

On the highway side, the responsibility is divided for the motor-coach industry and the urban-transit industry. On the urban side, our activities have obviously been with the provinces and municipalities concerned. We have provided much assistance in the purchasing of those small buses that carry handicapped people within the city itself. We have done work, again, with the provinces under the aegis of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators to standardize the services that are available to handicapped people right across the country, to assure a recognition, for instance, of their handicap passes on urban-transportation systems, so that if you are a handicapped person living in Toronto your pass will be recognized in Ottawa, for instance, or in Montreal or elsewhere.

We have also done, again with the provinces—these have been mostly research projects at this time, Mr. Chairman—research projects on the accessibility of the motor-coach terminals for the blind person, the deaf person and the mute person, to make sure that transportation messages are available to all these people in all modes. I understand that this is a responsibility of the provinces and this is very, very well in hand.

Also, again, we have done demonstration and research projects in providing access to the motor coach itself for the handicapped person. The biggest problem was obviously related to the physically handicapped—in other words, people in wheelchairs—to be able to provide thorough assistance on, or thorough access to, all the motor coaches across the country. The minister has created an advisory committee of handicapped people. We are working with them and we are in the process now of developing two demonstration projects on improved access to the motor coach itself for handicapped people.

I think our contribution has been mostly in the highway area, because of the specific responsibility of the provinces in that domain. Our responsibility has been much more to do with research projects, to provide tie-downs for wheelchairs—that type of thing—whether they are in small buses or in the general motor coach, and demonstration projects to try to define the best way to provide the service.

Mr. Dinsdale: The problems have been studied for many years and the answers are well known. This difficulty is funding. Obviously, what Transport Canada is going to do is to continue the studies. We know that VIA Rail is proceeding, with its new equipment, to provide accessibility. But I am correct in my conclusion, then, that there is no specific funding, as such, directed to the implementation of all the recommendations that have been forthcoming in recent years in relation to providing accessibility to the various surface-transportation modes in Canada. I would have thought, following

[Traduction]

tout en mettant sur pied nos propres projets et nos propres études. J'aimerais demander à M. Belec d'intervenir pour vous donner un aperçu général de cette situation.

The Vice-Chairman: Mr. Belec, please.

M. Belec: Oui, monsieur le président.

En ce qui concerne les routes, il faut tenir compte de l'industrie des autocars et de celle des transports urbains. En ce qui concerne les transports urbains, nous travaillons avec les provinces et les municipalités en cause. Nous avons contribué à l'achat de ces petits autobus permettant de transporter les handicapés dans la ville même. Nous avons également collaboré avec les provinces sous les auspices de la Conférence canadienne des administrateurs du transport motorisé en vue de normaliser les services dont peuvent bénéficier les handicapés dans le pays, permettant par exemple à leur carte d'handicapé d'être reconnue dans les systèmes de transports urbains; ainsi si vous êtes handicapé vivant à Toronto, votre carte pourra être reconnue à Ottawa, à Montréal ou ailleurs.

Avec les provinces, et il s'agit essentiellement de projets de recherche pour le moment, monsieur le président, nous avons lancé des projets de recherche sur l'accessibilité des terminus d'autocar aux aveugles, aux sourds et aux muets en vue de nous assurer qu'ils peuvent emprunter tous les modes de transport. Je sais que cela relève des provinces et d'importants efforts ont été accomplis dans ce domaine.

Nous avons également mis sur pied des projets de démonstration et de recherche permettant aux handicapés d'emprunter les autocars. Le plus gros problème se pose évidemment pour les handicapés-moteurs—en d'autres termes, ceux qui sont en fauteuil roulant, si on veut qu'ils puissent avoir accès à tous les autocars du pays. Le ministre a d'ailleurs créé un comité consultatif de personnes handicapées. Nous travaillons avec ce comité et nous sommes en train de mettre sur pied deux projets de démonstration ayant pour but d'améliorer l'accès aux autocars par les handicapés.

Je crois que notre contribution a surtout porté sur les routes en raison des responsabilités qui incombent aux provinces. Notre attention s'est portée plus particulièrement sur les projets de recherche—trouver des systèmes de blocage pour fauteuil roulant, par exemple—que ce soit dans les petits autobus ou dans les autocars en général et sur des projets de démonstration permettant de définir la meilleure façon d'offrir ces services.

M. Dinsdale: On étudie ces problèmes depuis de longues années et les réponses sont bien connues. C'est le financement de ces projets qui pose un problème. De toute évidence, le ministère des Transports va poursuivre ses études. Nous savons que VIA Rail, grâce à son nouveau matériel, essaie d'améliorer l'accès à ses trains. Mais j'ai raison lorsque je dis qu'aucun crédit précis n'est consacré à la mise en oeuvre des recommandations qui ont été proposées ces dernières années en vue de permettre aux handicapés d'utiliser les modes de transports de surface au Canada. J'aurais cru, après l'Année internationale

[Text]

the international year of disabled persons, there might have been some specific reference to this problem, because it is a high profile one.

Mr. Giroux: Just to add to that, there is a unit in the department that co-ordinates all the transportation of the handicapped issues and projects, because it not only affects the surface administration but, very heavily, the air administration in terms of access to airports and to planes.

The funding you will find within the budget of each of the modes. For example, I gave you an indication that VIA has \$8.9 million, which it is implementing right now for improved access. This is funding for—as I said previously—changing the various stations, and so forth, for the handicapped. CN Marine would have its own funding within its own budget. On the highway side, there is a small amount of money set aside, not necessarily identified for the handicapped, it is part of grants and contributions—or these kinds of votes—for assistance demonstration projects, and so on. One thing that Mr. Belec did not mention is that there is also some work that is being looked at to be undertaken in the Newfoundland Roadcruiser Service as a result of recommendations from a study that was done by the Canadian Transport Commission which is responsible for the Newfoundland Roadcruiser Service. They have made some specific recommendations to assist the bus industry per se, and we see this one as being a kind of a leader to the extent that what is done on that particular bus service under federal jurisdiction could well be used by some of the other provinces who have the buses under their own jurisdiction to do improvements.

• 0955

Mr. Dinsdale: The special committee that you have mentioned will have special obligations now that we are in the post-IYDP year. Are you boosting their funding because of the special responsibilities? How does their funding position stand? Can you give me some figures? I cannot find figures anywhere. I can find generalities and good wishes and demonstration projects, which really have been going on for a long time, but I cannot find any references whatsoever to specific figures on funding.

We have had phase 1 from the Secretary of State, Mr. Regan, reporting on the response to obstacles. There were 133 specific recommendations in the obstacle report. I have it opened here at the transportation section, and I am sure the gentlemen before us this morning know quite precisely what the recommendations were. The obstacle report was an action-oriented report. We were not just whistling Dixie. We said: Here are specific recommendations, and what are the departments going to do about it? As far as I can see, there is nothing in a special book on surface transportation or in the general estimate book that gives specific indication that there is going to be specific response to the recommendations in the obstacle report.

[Translation]

des handicapés, que l'on se serait attaqué à ce problème car il est très important.

M. Giroux: Permettez-moi d'ajouter quelques mots; une section du ministère coordonne toutes les questions et projets portant sur les transports des handicapés car l'Administration des transports de surface n'est pas la seule à être en jeu mais également l'Administration des transports aériens dans le but de faciliter l'accès aux aéroports et aux avions.

Le budget de chacun de ces modes de transports renferme certains crédits destinés à cela. Par exemple, je vous ai dit que VIA Rail avait un budget 8,9 millions de dollars qu'il utilise pour améliorer l'accès aux quais et gares. Comme je l'ai dit antérieurement, ces crédits servent à convertir les gares et ainsi de suite pour le bénéfice des handicapés. CN Marine a probablement ses propres crédits au sein de son budget. En ce qui concerne les routes, certaines sommes ont été mises de côté, sommes qui ne sont pas nécessairement citées comme étant destinées aux handicapés, cela fait partie des subventions et contributions permettant de mettre sur pied des projets de démonstration et ainsi de suite. M. Belec n'a pas dit qu'il existe des travaux devant être entrepris par le Newfoundland Roadcruiser Service à la suite des recommandations présentées par une étude effectuée par la Commission canadienne des transports qui est responsable du Newfoundland Roadcruiser Service. Des recommandations très précises ont été proposées en vue d'aider le secteur des autocars et ce sera un peu un test dans la mesure où ce qui sera effectué dans ce domaine sous la responsabilité du gouvernement fédéral pourrait bien être utilisé par quelques-unes des autres provinces qui ont acheté ces autobus en vue d'apporter des améliorations.

M. Dinsdale: Le Comité spécial dont vous avez parlé aura certaines obligations maintenant que l'Année internationale des handicapés est terminée. Allez-vous augmenter leurs crédits en raison de ces responsabilités? Où en sont ces crédits? Pouvez-vous nous donner des chiffres à ce sujet? Je n'ai pu en trouver nulle part. On trouve toutes sortes de généralités, de bons vœux et de projets de démonstration qui durent maintenant depuis un certain temps, mais je ne peux trouver aucun chiffre précis à propos du financement.

Le Secrétaire d'état, monsieur Regan, vient de terminer la phase 1 à la suite du rapport Obstacles. Ce rapport renfermait 133 recommandations précises. J'ai ouvert le rapport aux pages consacrées au transport et je suis sûr que nos témoins ce matin savent quelles sont ces recommandations. Le rapport Obstacles exigeait que des mesures soient prises. Il ne s'agissait pas de recommandations en l'air. Nous avons dit: voilà des recommandations précises et que vont faire les ministères à ce sujet? Autant que je puisse le constater, il n'y a rien dans le livre spécial consacré au transport de surface ni dans le budget général qui indique que les recommandations du rapport Obstacles seront appliquées.

[Texte]

Now, if you are still in the research and experimental stage, crucial to this will be funding for the committee. Can we have a specific figure in that regard?

Mr. Belec: The committee, Mr. Chairman, is an advisory committee to the minister. All the work that emanates from the recommendations of the committee is done by the Department of Transport, so there are no funds required there; this is part of our ongoing daily activities. What we do for the committee very specifically is provide research money; and this does not appear specifically in the book, because it is under what we call our professional-consultant services. For instance, we have over \$250,000 worth of research projects sponsored by the advisory committee for the handicapped, which is now being undertaken, and the results of these projects will be given to the committee itself to make final recommendations to the minister.

So to answer very specifically your question, we provide funds to the committee; for instance, we pay for their movements across the country, depending on where the committee decides to meet. They are all handicapped people and therefore their cost of transportation is certainly much more than the cost for an ordinary person. We look after all that. We look after their administrative support, and we provide under our professional-services budget the money to undertake the projects that they themselves identify as essential prior to decision-making.

I am sorry I cannot be more specific, but you must understand that in the surface mode the responsibility is shared with the provinces; and therefore, to program response, we have to do it in co-operation with the province.

Mr. Dinsdale: We are waiting for phase 2 of government response through Mr. Regan. This is where we hoped that the government would come to grips with some of the specifics. The committee is still intact, and we are writing another report. I have not been able to get much information here this morning. Perhaps we can get information when phase two comes down the pipe; which I understand is imminent. And what phase 2 will be is a response from government departments specifically indicating what action they have taken on the recommendations of the obstacle report, which, incidentally, was declared by the coalition of provincial organizations of the handicapped as the Magna Carta for the disabled. I am sorry we could not have come to grips with it, but I trust, gentlemen, that you will have something specific to offer when phase two comes down the pipe. Our final report is going to be a review of our recommendations and an indication of response or lack of response. As I said when phase 1 was reported, those were the easy ones. Now we come to the tough ones. I hope you are coming to grips with the tough ones, but that involves funding.

• 1000

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale.

Mr. Crosby.

[Traduction]

Or, si vous en êtes toujours au stade de la recherche et de l'expérimentation, la question du financement sera cruciale. Pouvez-vous nous donner un chiffre précis à cet égard?

M. Belec: Monsieur le président, ce comité est un comité consultatif auprès du ministre. Tout ce qui émane des recommandations de ce comité passe par le ministère des Transports, il n'y a donc pas besoin de financement; cela fait partie de nos activités journalières. Par contre, nous fournissons des crédits de recherche au comité; cela ne figure pas dans le Livre bleu car cela figure sous la rubrique services professionnels—consultatifs. Par exemple, il existe des projets de recherche parrainés par le Comité consultatif des handicapés qui s'élève à environ \$250,000; les résultats de ces projets seront transmis au comité lui-même qui présentera des recommandations au ministre.

Donc pour répondre à votre question, nous fournissons des crédits au comité; par exemple, nous assurons les déplacements dans le pays lorsque le comité décide de le faire. Il s'agit de personnes handicapées, par conséquent le coût de leur transport est certainement plus élevé que pour une personne non handicapée. Nous assurons tous ces services. Nous assurons également leur soutien administratif et dans le cadre de notre budget consacré aux services professionnels, nous leur fournissons les crédits nécessaires pour mettre sur pied des projets qu'ils estiment essentiels avant qu'une décision ne soit prise à cet égard.

Excusez-moi de ne pas être plus précis, mais vous devez comprendre que dans le domaine des transports, cette responsabilité est partagée également avec les provinces et par conséquent nous devons collaborer avec elles.

M. Dinsdale: Nous attendons la phase 2 des mesures prises par le gouvernement par l'intermédiaire de M. Regan. Nous espérons qu'à ce moment-là le gouvernement prendrait des mesures très précises. Le Comité siège toujours et nous rédigeons un autre rapport. Je n'ai pas pu obtenir beaucoup de renseignements ici ce matin. Nous pourrions peut-être en obtenir lors de la phase 2 qui est imminente, je crois. La phase 2 comprendra les mesures prises par les ministères à la suite des recommandations du rapport *Obstacles* qui, d'ailleurs, est considéré comme la grande charte des handicapés par la coalition des organisations provinciales des handicapés. Je regrette que nous n'ayons pu étudier ce problème, mais j'ai confiance, messieurs, que vous aurez quelque chose de précis à offrir lors de la deuxième étape. Notre rapport final sera un examen de nos recommandations et indiquera si ces recommandations ont été suivies ou pas. Je le répète, au moment du rapport sur la phase 1, c'étaient les choses faciles. Maintenant nous arrivons aux choses difficiles. J'espère que vous vous y attaquez, mais cela demande du financement.

Le vice-président: Merci, monsieur Dinsdale.

Monsieur Crosby.

[Text]

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I would like to obtain some information from you with respect to the item under urban transport and in particular the Urban Transportation Assistance Program for which I understand \$52.9 million has been allocated.

Would you describe very briefly, beyond the words of description in the document related to the estimates, what particular items are included in the assistance that is provided?

Mr. Giroux: The amount that you referred to for this fiscal year—I am looking now at page 38—of \$52.6 million, is of course in addition to all the allocations that have been earmarked for that particular fiscal year to the provinces. As you know, \$230 million is now allocated to the provinces on the basis of \$10 per capita over a six-year period. Basically, about 80 per cent of the projects under UTAP are of the grade-separation type. In other words, there is a railway line going through an urban centre, and we reach the stage where, for safety reasons or for urban circulation, urban transportation reasons, it is going to be very efficient to build the grade separation to make sure that cars do not have to wait for the train to go by, and these are passenger cars, merchandise cars, dangerous goods cars. Roughly 80 per cent of the money will be going toward those types of projects.

The remaining 20 per cent will be basically funds which will be of the more urban transportation types. Some municipalities will want to buy new buses for example; some municipalities will want to improve their maintenance facilities; some municipalities will want to improve their EDP systems, their control systems; a number will be going towards demonstration projects or buying small buses for access to handicapped people as Mr. Belec said previously. Finally there might be one going to the railway relocation project which is going to take place in Amos, Quebec, because it has been earmarked under the UTAP.

Some of these will also go towards certain studies that are being made. With respect to Quebec, a large amount of it will be going towards implementing the modernization of the commuter rail system in Montreal.

Mr. Crosby: What is the process that is involved? Do these ideas or these proposals emanate from municipal transport companies and other provincial transport organizations or does it come from the department?

Mr. Giroux: The projects are initiated at the municipal-provincial level. A typical case is a municipality which arrives at the point that it feels it has a railway crossing that is very dangerous.

Mr. Crosby: Stop there because I am not interested in railway crossings. I am interested in the other 20 per cent. The provinces, for example, know that in a certain municipality, the bus fleet is old; it needs to be replaced. funds are not available at the provincial level, they identify this as a project.

[Translation]

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

Je voudrais certains renseignements sur le programme d'aide aux transports urbains auquel on a accordé un crédit de 52.9 millions de dollars.

Pourriez-vous brièvement nous donner plus de précisions qu'il n'y en a dans le budget sur ce que comprend ce programme d'aide?

M. Giroux: Je suis à la page 38 et la somme de 52.6 millions de dollars à laquelle vous faites allusion pour cette année financière s'ajoute bien sûr à tous les crédits affectés aux provinces pour cette année financière. Comme vous le savez, on accorde aux provinces 230 millions de dollars sur une période de six ans calculée sur une base de \$10 per capita. Fondamentalement, environ 80 p. 100 des projets dans le cas du programme PATU sont du type croisement étagé. Autrement dit, c'est le cas lorsqu'une ligne de chemin de fer traverse un centre urbain. Nous arrivons à un stade où soit pour des raisons sécuritaires soit pour des raisons de circulation urbaine, soit pour des raisons de transport urbain, il serait très efficace de construire un croisement étagé afin que les autos n'aient pas à attendre le passage du train. Dans ces cas-là l'on parle de trains passagers, de marchandises et de produits dangereux. En gros, 80 p. 100 de ces sommes iront à ce genre de projets.

Les autres 20 p. 100 iront surtout à des projets visant davantage le transport urbain. Par exemple, certaines municipalités voudront acheter de nouveaux autobus, d'autres voudront améliorer leurs installations d'entretien; d'autres voudront améliorer leurs systèmes de contrôle informatiques; certaines sommes iront à des projets de démonstration ou à l'achat de petits autobus pour le transport des handicapés comme M. Belec l'a dit tout à l'heure. Finalement des fonds pourraient être affectés à un projet de déplacement de lignes de chemin de fer à Amos, au Québec, car ces crédits ont été prévus en vertu du PATU.

Certaines de ces sommes iront également à des études en cours. Pour ce qui est du Québec, une bonne partie de ces sommes iront à la modernisation du système de train de banlieue à Montréal.

M. Crosby: Quel processus cela demande-t-il? Ces idées, ces propositions émanent-elles des compagnies de transport municipales et d'autres organismes provinciaux de transport ou du ministère?

M. Giroux: Les projets prennent forme aux niveaux municipal et provincial. Un cas typique, c'est lorsqu'une municipalité arrive à la conclusion qu'elle a un passage à niveau très dangereux.

M. Crosby: N'allez pas plus loin car je ne suis pas intéressé aux passages à niveau, ce qui m'intéresse c'est les autres 20 p. 100. Par exemple, la province sait que le parc d'autobus d'une municipalité donnée est vieux et a besoin d'être remplacé. Il n'y a pas de fonds disponibles au niveau provincial, ils identi-

[Texte]

They indicate that, for purposes of their urban transport, they need five new buses. They quantify the amounts. They then submit this to Transport Canada for consideration. We want to make sure that the province itself supports it as a priority project. Then Transport Canada looks at the project to make sure it meets the terms of the UTAP program. It takes a look at the costs to make sure that they have been fully arrived at, and is proper in terms of a submission and will then recommend to the Minister of Transport whether this project should be accepted or not. If the provinces have the funds available, chances are strong that the project will be approved.

• 1005

Mr. Crosby : I am especially interested in this aspect of the matter. One of the objectives of urban-transport assistance is to conserve energy and, of course, in the few years since this program has been in effect, the cost of energy has risen very dramatically, doubled or tripled in respect of fuel, say, for diesel buses. Is this the whole thrust of the federal government's effort in assisting and providing public transportation to communities across Canada? Is this the major available program?

Mr. Giroux : Yes. It is the major program available to assist the provinces and the municipalities in public transportation. There have been other decisions made by Cabinet which are outside the program such as assistance to the Montreal commuter service, the building of the ALRT for example in Vancouver; they are much more expensive projects which could not be met under this program. But you are quite right; as an ongoing program, this is the only one available. The energy objective is one of a number of objectives. But, if the energy objective was sort of predominant, that we really wanted to develop a program which eventually would conserve energy, really we would need a program with scope in terms of funds available far beyond that of UTAP.

Mr. Crosby : Is it fair to say that the Government of Canada has an interest in directing the commuting public in urban areas to utilize public transportation rather than private motor vehicles as a means of access to work and home?

Mr. Giroux : I do not know whether it is a clearly stated objective, but there is no doubt that, if it leads towards the conservation of energy, it is certainly an objective which supports the broader objective that the Government of Canada has towards energy conservation. Definitely. It is really much more clearly a provincial objective and a municipal objective than, I would think, an objective of the federal government. But certainly it forms part of the federal government's total objective towards energy conservation.

Mr. Crosby : Well, let me just put on record that the fact of the matter is that the cost of subsidization of the fuel oils used in public transport in eastern Canada would be a major expense factor, probably exceeding the total funds available under this program for the whole program, not the relatively small public-transport sector. Is there any indication that in the near future there will be a shift in this allocation of funds

[Traduction]

fient cela comme étant un projet. Ils font savoir qu'ils ont besoin de cinq nouveaux autobus pour leur transport urbain. Ils mentionnent les sommes nécessaires. Ensuite ils soumettent cela à Transport Canada pour étude. Nous voulons nous assurer que la province elle-même appuie ce projet comme étant prioritaire. Ensuite Transport Canada l'étudie pour s'assurer qu'il répond aux conditions du PATU. Il étudie les coûts pour s'assurer qu'ils ont bien été calculés et que la soumission a bien été préparée, après quoi on recommandera au ministre du Transport d'accepter ou de refuser ce projet. Si la province a des fonds disponibles, il y a de fortes chances que le projet soit accepté.

M. Crosby : C'est surtout l'aspect suivant de la question qui m'intéresse. L'un des objectifs de l'aide au transport urbain est l'économie d'énergie. Evidemment, depuis les quelques années où ce programme est en vigueur, le coût de l'énergie a augmenté de façon dramatique. Celui du carburant diesel pour autobus a doublé ou triplé. Est-ce l'orientation générale des efforts du gouvernement fédéral en fournissant cette aide et en fournissant le transport en commun aux villes partout au Canada? Est-ce là le principal programme disponible?

M. Giroux : Oui. C'est le principal programme disponible pour aider les provinces et les municipalités dans le domaine du transport en commun. D'autres décisions en-dehors de ce programme ont été prises par le Cabinet comme celle d'offrir de l'aide au service du transport de banlieue de Montréal, à la construction du ALRT à Vancouver, par exemple; ce sont des projets beaucoup plus coûteux que ce programme n'aurait pu financer. Toutefois vous avez raison, comme programme existant c'est le seul disponible. L'objectif d'économie énergétique est l'un des nombreux objectifs. Toutefois si c'était là l'objectif dominant, que nous voulions vraiment établir un programme visant l'économie d'énergie, alors nous aurions besoin d'un programme dépassant de loin le PATU quant à l'importance du financement disponible.

M. Crosby : Est-il juste de dire que le gouvernement du Canada a intérêt à favoriser les banlieusards des régions urbaines à utiliser le système de transport en commun plutôt que leur automobile pour aller et revenir du travail?

M. Giroux : J'ignore si c'est-là un objectif clairement énoncé, mais il va sans dire que si le résultat est l'économie d'énergie, c'est certainement un objectif qui cadre avec l'objectif plus large du gouvernement du Canada dans ce domaine. En fin de compte, je dirais que c'est davantage un objectif provincial et municipal plutôt qu'un objectif du gouvernement fédéral. Toutefois cela cadre avec l'objectif global du gouvernement fédéral visant l'économie d'énergie.

M. Crosby : Je tiens à dire aux fins du compte rendu que le coeur du problème, c'est que le coût des subventions pour le carburant utilisé pour le transport dans l'est canadien serait un élément important des dépenses, dépassant probablement le total des fonds disponibles en vertu de ce programme pour l'ensemble de celui-ci, et non seulement pour le secteur relativement petit du transport en commun. Y a-t-il des indices qui

[Text]

between what I would call ground facilities and public-transportation vehicular facilities?

Mr. Giroux: The UTAP Program will terminate on March 31, 1984, and the government must decide whether there will be a successor program to meet the needs which the provinces have identified as very necessary, particularly in the field of railway grade separations, and so on. This is a matter currently being actively looked at by the department and will form part in the near future of Cabinet consideration.

Mr. Crosby: Just one point, Mr. Chairman. The new Constitution adopted last month contains provisions respecting regional disparity. In fact, it pledges the Government of Canada to eliminate regional disparity and to establish equalization, economic opportunity, across Canada. Is there any indication that you will take this constitutional dictate into account when formulating policies such as urban transportation assistance, or any other of the transportation policies with which you are involved?

• 1010

Mr. Giroux: Mr. Chairman—

Mr. Crosby: Do you use transportation policy as means of achieving equalization in Canada?

Mr. Giroux: Your last comment makes it a little more difficult. I wanted to say that first of all, in developing transportation policy, one of the factors that is considered, and considered very seriously, is its impact on regional development, what it will do in terms of the economic development of the particular regions in question. And definitely, the importance of the recent reorganization of both the Cabinet committees of the various departments makes it very clear that these considerations are going to be foremost in the minds of ministers when policy is being developed. And you can be assured that it is always a very major factor and fully taken into account.

The second part as to whether you will use transportation for regional economic development, is a rather different kind of question. There are two theories on this. One that says that, if you provide the infrastructure, if you provide the transportation means, economic development will follow. Whereas there is the other theory that says, let us find out whether economic development is possible; have we got markets? Some people would go as far as, have we got orders? And then the transportation will go in and make sure that we get it out. That is basically the principle which was applied in the sense when the northeast British Columbia coal question was developed, to ensure that the transportation would, in fact, be there.

This is a very difficult question because there are demands upon this administration and the minister on a daily basis, for all kinds of transportation infrastructures away beyond the funds that are available. Therefore, it becomes a very difficult

[Translation]

laissent croire que dans un avenir rapproché il y aura un transfert de cette affectation de fonds entre ce que j'appellerais les installations au sol et les installations pour véhicules de transport en commun?

M. Giroux: Le programme PATU se termine le 31 mars 1984. Le gouvernement doit décider s'il y aura un autre programme pour répondre aux besoins identifiés comme très nécessaires par les provinces, surtout au chapitre des croisements étagés de chemins de fer et ainsi de suite. Cette question fait présentement l'objet d'une étude par le ministère et sera bientôt soumise au Cabinet.

M. Crosby: Juste une petite question, monsieur le président. La nouvelle constitution adoptée le mois dernier contient des dispositions visant les disparités régionales. En fait, elle engage le gouvernement du Canada à éliminer ces disparités régionales et à établir la péréquation, des possibilités économiques partout au pays. Y a-t-il des indices à l'effet que vous tiendrez compte de cette directive constitutionnelle lors de l'établissement de politiques comme celles sur l'aide au transport urbain, ou de toutes autres politiques de transport auxquelles vous êtes mêlés?

M. Giroux: Monsieur le président . . .

M. Crosby: Vous servez-vous de la politique du transport comme un moyen d'atteindre cette égalité au Canada?

M. Giroux: Votre dernier commentaire me rend la chose un peu plus difficile. D'abord, je dois préciser que lors de l'établissement de politiques de transport, l'un des éléments dont on tient compte, et dont on tient beaucoup compte, c'est les répercussions sur le développement régional: quels seront les effets sur l'expansion économique des régions visées? Et certainement, l'importance de la récente réorganisation des comités du Cabinet des divers ministères démontre clairement que ces considérations seront à l'avant-plan des préoccupations des ministres lorsque la politique sera établie. Vous pouvez être assurés que c'est toujours un élément très important dont on tient pleinement compte.

L'autre partie, quant à savoir si on utilisera le transport à des fins d'expansion économique régionale, est une question plutôt difficile. Il y a deux théories à ce sujet. L'une dit que si vous fournissez l'infrastructure, les moyens de transport, l'expansion économique suivra. Quant à l'autre théorie, elle dit voyons d'abord si l'expansion économique est possible, si nous avons les marchés. Certains iront même jusqu'à demander si nous avons des commandes. Ensuite, ce sera au transport à jouer son rôle de voir à ce que les produits soient livrés. Fondamentalement, c'est le principe qui fut appliqué dans le cas de l'exploitation du charbon dans la région nord-est de la Colombie-britannique, afin de s'assurer qu'il y aurait en place un moyen de transport.

C'est là une question très difficile car il y a des demandes continues faites au gouvernement et au ministre pour toutes sortes d'infrastructures de transport dépassant de loin les fonds disponibles. Il devient très difficile de déterminer jusqu'où on ira dans une direction ou dans l'autre.

[Texte]

question to determine just how far you will go in one direction or the other.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask some questions if I could about GTA. I do not know whether the witnesses are conversant with it but we have been without a permanent co-ordinator, I guess, for coming up to two years now. When Dr. Horner resigned he recommended that Mr. Radke be made co-ordinator and he has been acting co-ordinator since October, 1980. There has been a study under way to measure the effectiveness of the GTA. Could you tell us what the situation is with regard to the Grain Transportation Authority.

Mr. Giroux: Yes. First of all, I would like to talk briefly on the study. It was undertaken by Mr. Tony Burgess who was previously the Director General of Grain Transportation and the study was going well until last January when Mr. Burgess, unfortunately, became very ill and was not able to complete the study. We do have some ideas of some of his work. Mr. Burgess now is feeling much better. He underwent an operation and is now in the recovery stage, and I think he will be able to provide us with a pretty finalized report by about mid-summer. I met with him yesterday on that. He indicated that he would be prepared to do so.

With respect to the second question, it is quite true that Mr. Radke is still the acting co-ordinator. With respect to his appointment on a permanent basis or another co-ordinator, I am sure you will appreciate that this is a matter that should be addressed to the minister and it is not within my prerogative to answer to you. Suffice it to say that we are beginning now to be able to articulate pretty clearly the mandate and the role of the GTA. We will be in a position to address whether it should be on a permanent basis rather than this initial four years that was originally set up and which was being renewed on a yearly basis.

We are waiting to fix the total package on the conclusion of Dr. Gilson's exercise because Dr. Gilson will be addressing a number of questions, depending on how this grain transportation system is set up, about a monitoring capability, a group that is capable of determining performance standards on the part of the railways and so forth. These are all matters that are being looked at right now. So we should be in a position, once that report is in, to develop on a final basis a firm package of proposals.

• 1015

Mr. Mayer: I guess the concern that I would have—and we all wish Mr. Burgess a speedy recovery, and we are sorry to hear that he is ill, but be that as it may—is that the role of the GTA, I think, has been a fairly important role, and hopefully we would not simply hinge the continuation of the GTA on one man. It would seem to me that if you are going to assess whether or not the GTA has been effective, it should be assessed in the light of a permanent co-ordinator, and I think

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

J'aurais des questions touchant l'ATG. J'ignore si les témoins sont au courant, mais nous sommes sans coordonnateur permanent depuis près de deux ans maintenant. Lorsqu'il a démissionné, M. Horner a recommandé que M. Radke soit nommé coordonnateur et il agit comme coordonnateur intérimaire depuis octobre 1980. Il y a eu une étude d'effectuée pour évaluer l'efficacité de l'ATG. Pouvez-vous faire le point de la situation en ce qui touche l'autorité du transport des grains?

M. Giroux: Oui. D'abord, je voudrais dire quelques mots au sujet de l'étude. Celle-ci fut entreprise par M. Tony Burgess, anciennement directeur général du transport des grains. L'étude s'est bien déroulée jusqu'en janvier dernier alors que M. Burgess est tombé très malade et n'a pu compléter le travail. Nous avons un aperçu d'une partie de son travail. Maintenant, M. Burgess reprend du mieux. Il a subi une opération et il est présentement en convalescence. Je pense qu'il pourra nous fournir un rapport final d'ici le milieu de l'été. Je l'ai rencontré hier à ce sujet. Il m'a dit qu'il était prêt à terminer le travail.

Quant à la deuxième question, il est tout à fait exact que M. Radke agit toujours comme coordonnateur par interim. Quant à sa nomination sur une base permanente, ou à la nomination d'un autre coordonnateur, vous comprendrez que c'est une question qui devrait être adressée au ministre et que je ne suis pas en mesure d'y répondre. Qu'il suffise de dire que maintenant nous commençons à être en mesure d'articuler plus clairement le mandat et le rôle de l'ATG. Nous serons en mesure de déterminer si cet organisme va avoir un caractère permanent plutôt que pour la période de quatre ans sur laquelle on l'a mise sur pied au début et qui est renouvelée sur une base annuelle.

Avant d'arriver à une conclusion sur toute la question, nous attendons la fin des travaux de M. Gilson, lesquels porteront sur un certain nombre de questions comme la capacité de surveillance, la présence d'un groupe capable d'établir des normes de performance pour les chemins de fer et ainsi de suite, selon la façon dont ce système de transport des grains est mis sur pied. Ce sont là toutes des questions qui sont étudiées présentement. Donc, nous serons en mesure d'établir un ensemble de propositions fermes et finales dès que nous aurons reçu ce rapport.

M. Mayer: Nous souhaitons tous à M. Burgess de se rétablir rapidement et nous sommes peiné d'entendre qu'il est malade, mais quoi qu'il en soit, ce qui me préoccupe, c'est le rôle de l'ATG. Ce fut un rôle très important et nous espérons que le maintien de cet organisme ne dépend pas d'un seul homme. Il me semble que si on doit évaluer l'efficacité de l'ATG, on devrait le faire à la lumière d'un coordonnateur permanent. Je pense qu'à de nombreux égards c'est injuste envers M. Radke

[Text]

in many ways it is unfair to Mr. Radke to leave him there for this length of time as an acting co-ordinator. I realize that some of these questions should be addressed to the minister, and we certainly intend to do that.

You also mentioned the mandate and the role of the GTA. From that may I take it that the Grange group has been thinking about some additional powers or some additional legislation that may give the GTA extended powers?

Mr. Giroux: That is very much the question that must be resolved very soon. First of all, the whole question of legislation for the GTA is uppermost in our minds. If it is to have a continuing role—and certainly it is performing now in an atmosphere which almost indicates that a continuing role is a very natural thing for it to do—we should look very seriously at legislation in order to make sure that the powers are clear to everyone concerned. But the exact nature of that role, the kinds of responsibilities, could well be very much influenced by the report of Dr. Gilson in terms of the various parameters of whatever emerges for the grain transportation system, and that is one of the final elements in the total package that will allow us at that time to clearly define the ongoing activities of the office.

Mr. Mayer: I will leave that subject.

Let me ask you about the rehab program. Doug Neil, in a report he prepared for the previous minister—I guess almost three years ago now—recommended that the government take a look at the possibility of contracting out as far as some of the upgrading moneys being spent are concerned. I have raised that issue with the minister, I think twice, since, and he said that he would consider it. We have talked to both the CN and the CP about it, and I believe the CN said they were not necessarily averse to it and the CP was a little more negative toward the suggestion than the CN was. Have you people done anything in terms of looking at the possibility of contracting out? Because it seems to me, if you are going to make any kind of attempt to see that government moneys are being spent to the best advantage, that one of the things you could look at would be some contracting out. We are not talking about contracting out the whole amount; we are talking about contracting out at least a percentage of it to see how it would work and to get a measure of how efficiently the railways are using the upgrading money.

The Vice-Chairman: Before Mr. Giroux answers, Mr. Mayer, has the Neil report been made public?

Mr. Mayer: Yes, it has.

The Vice-Chairman: It has?

Mr. Mayer: Sure, because we have bought it—

The Vice-Chairman: We bought it—

Mr. Mayer: That is right.

Mr. Giroux: It was not originally made public, Mr. Chairman, but it has been made public.

The Vice-Chairman: Okay.

[Translation]

de le laisser dans cette situation de coordonnateur par intérim. Je comprends que certaines de ces questions devraient être posées au ministre et nous avons certainement l'intention de le faire.

Vous avez aussi fait allusion au mandat et au rôle de l'ATG. Puis-je en déduire que le groupe Grange a songé à des pouvoirs additionnels ou à une autre loi qui donnerait des pouvoirs élargis à l'ATG?

M. Giroux: C'est justement la question qui devra être résolue très bientôt. D'abord toute la question d'une loi sur l'ATG a prépondérance dans notre esprit. La façon dont cet organisme fonctionne présentement laisse entendre qu'un rôle permanent serait une chose très naturelle et, le cas échéant, nous devrions étudier très attentivement la loi afin de s'assurer que les pouvoirs sont clairement établis pour tous ceux qui sont visés. Toutefois la nature exacte de ce rôle, le genre de responsabilités, pourraient très bien être influencés par le rapport de M. Gilson quant aux divers paramètres de ce que sera le système de transport des grains et c'est l'un des éléments finals de l'ensemble de ces propositions qui nous permettra à ce moment-là de définir clairement les activités en cours de cet organisme.

M. Mayer. Je quitte ce sujet pour passer au programme de réhabilitation.

Il y a environ trois ans, maintenant, Doug Neil dans le rapport préparé à l'intention du ministre précédant a recommandé que le gouvernement étudie la possibilité de procéder par contrat pour certaines sommes dépensées à l'amélioration des voies. A deux reprises depuis lors j'ai posé la question au ministre et il m'a dit qu'il y réfléchirait. Nous en avons parlé au CN et au CP. Je pense que le CN a dit qu'il n'était pas nécessairement contre, mais le CP a eu une réaction un peu plus négative que le CN. Avez-vous fait quoi que ce soit pour étudier la possibilité de procéder par contrat? Il me semble que si vous voulez faire un effort pour voir à ce que les fonds du gouvernement soient utilisés au mieux, l'une des choses que vous devriez envisager est de procéder par contrat. Nous ne parlons pas de tout donner à contrat, nous parlons d'émettre des contrats pour un minimum au moins un pourcentage des travaux afin de constater les résultats et d'avoir une mesure de comparaison pour déterminer si les chemins de fer utilisent efficacement les fonds qu'ils reçoivent pour l'amélioration des voies.

Le vice-président: Avant que M. Giroux réponde, monsieur Mayer, est-ce que le rapport Neil a été rendu public?

M. Mayer: Oui, il l'a été.

Le vice-président: Il l'a été?

M. Mayer: Bien sûr, car nous l'avons acheté . . .

Le vice-président: Nous l'avons acheté . . .

M. Mayer: En effet.

M. Giroux: Au début, il n'a pas été divulgué, monsieur le président, mais il l'a été par la suite.

Le vice-président: Très bien.

[Texte]

Mr. Mayer: And I am sure when you paid for it you got very good value for your money, knowing Mr. Neil.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I have with me Mr. Tennenhouse of the Grain Transportation Directorate, who, among his activities, is the one who is responsible for the Branch-Line rehabilitation Program and has been negotiating this matter with the railways. I would like him, if he could, to address the specifics of Mr. Mayer's question.

Le coprésident: S'il vous plaît.

Mr. Arnold Tennenhouse (Director, Branch-Line Rehabilitation, Grain Transportation Directorate): Mr. Mayer, with respect to contracting out, there is a provision in our agreement with the railways whereby they can contract out, and they do in fact contract out.

Mr. Mayer: If I could interrupt you, sir, that is not . . . We have had that before. I realize—and I have been in that business on a personal basis—that the railways do contract out some of their work, sublet it on an hourly basis, whatever. What I am talking about as contracting out and what Mr. Neil referred to was the total job, where you contract out 10 or 15 or 20 miles to somebody entirely separate from the railway or make the job available to private contractors to bid on.

Mr. Tennenhouse: One must appreciate that the lines involved are all owned by the railways. They are not owned by the government, and the funds being provided to the railways are on a contribution basis. To date, the railways have refused. In our negotiations, we have been unable to reach any agreement with them on any basis for contracting out complete blocks of rehabilitation work.

• 1020

Mr. Mayer: But surely there should be some consideration given. I realize that it is the railways' property. The railways do not do all the work themselves. If the CN, for instance, goes to build a hotel, I am sure the CN does not construct the hotel itself. They go ahead and contract it out to a general contractor. In view of the fact that it is government money being spent, we asked the President of CN, Dr. Bandeen, about that when he was here. I can go back and get the transcript. He said that he was not necessarily for it or against it; he was willing to look at it. There has been some opposition from the unions involved.

What we are talking about is government money and I would like to know if the department has looked at it seriously at all, in spite of the objections by the railways, the labour unions, and by the railways themselves for that matter. Why can we not contract out a percentage of them?

Mr. Tennenhouse: The other complicating factor is that the lines are kept open during the rehabilitation program. They continue to operate, in most cases, during that period and run grain trains or other trains through, which makes it again much more complicated in terms of closing down a line and bringing in outside contractors for an extended period.

[Traduction]

M. Mayer: Connaissant M. Neil, je sais que vous en avez eu pour votre argent lorsque vous avez acheté son rapport.

M. Giroux: Monsieur le président, j'ai là M. Tennenhouse, de la Direction du transport des grains, responsable entre autres du programme de remise en état des lignes secondaires, et qui a négocié cette question avec les chemins de fer. Si vous me le permettez, je vais lui demander de répondre à la question de M. Mayer.

The Joint Chairman: Please.

M. Arnold Tennenhouse (directeur, Remise en état des lignes secondaires, Direction du transport des grains): Monsieur Mayer, pour ce qui est de procéder par contrat une disposition de notre entente avec les sociétés de chemins de fer prévoit que celles-ci peuvent le faire et elles le font en fait.

M. Mayer: Permettez-moi de vous interrompre, ce n'est pas . . . On nous a déjà dit cela. Je comprends . . . et personnellement j'ai déjà été actif dans ce domaine . . . que les chemins de fer procèdent par contrat pour certains de leurs travaux, sur une base horaire ou quoi que ce soit. Je parle de procéder par contrat et M. Neil a fait allusion à l'ensemble des travaux, où vous donnez à contrat 10 ou 20 milles à quelqu'un n'ayant absolument rien à voir avec les chemins de fer ou on fait un appel d'offres auprès des entrepreneurs privés.

M. Tennenhouse: Il faut comprendre que toutes les voies ferrées en question sont la propriété des compagnies de chemins de fer. Ces voies ferrées n'appartiennent pas au gouvernement et ces fonds sont accordés aux compagnies de chemins de fer comme contribution. Jusqu'à présent les chemins de fer ont refusé. Lors de nos négociations, nous n'avons pu conclure avec eux aucun accord de sous-traitance de travaux de réfection.

M. Mayer: Mais il faudra en tenir compte. Je me rends compte qu'il s'agit de biens appartenant aux chemins de fer. Ceux-ci ne font pas tous les travaux eux-mêmes. Si le CN, par exemple, veut construire un hôtel, je suis sûr qu'il ne le construit pas lui-même. Il le sous-traite à un entrepreneur général. Étant donné qu'il s'agit des deniers publics, nous avons demandé au président du CN, M. Bandeen, ce qu'il avait à dire à ce sujet lorsqu'il a comparu devant nous. Je peux facilement obtenir le compte rendu de ce qui a été dit. Il a dit qu'il n'était pas nécessairement pour ni contre; il était disposé à examiner la situation. Il semble qu'il y ait eu une certaine opposition de la part des syndicats en cause.

Il s'agit de deniers publics et j'aimerais savoir si le ministère s'est penché sur la question de façon sérieuse malgré toutes les objections présentées par les chemins de fer, les syndicats et ainsi de suite. Pourquoi ne pouvons-nous pas en sous-traiter une partie?

M. Tennenhouse: Ce qui complique l'affaire, c'est que les lignes de chemins de fer ne sont pas fermées lors de la mise en oeuvre du programme de réfection. Les trains continuent à circuler dans la plupart des cas, les trains chargés de céréales et autres produits continuent de circuler, ce qui rend encore plus difficile la fermeture de ces lignes ferroviaires et l'emba-

[Text]

Mr. Mayer: I realize all of this and we will pursue it when we have CN in front of the committee again. I realize all those things, that there are problems associated with it. We build highways when the highways are kept open, and if we can contract out . . . I say, we, but if the Americans can contract most of the components to send people to the moon, I do not really see any reason why we could not contract out to do the kind of construction we are talking about with upgrading the branch lines. Branch lines, as a rule, do not run passenger trains at 50 or 60 miles an hour. They do not operate with 120- or 130-pound steel. We are talking about 85-pound steel and very much less traffic than on some of the main lines. I think a lot of people connected with the spending of that money would like to see at least a percentage of that money available to the private sector, to get a view on what kind of efficiency the railways have when they spend that money on the upgrading.

Mr. Tennenhouse: With respect to the efficiency and effectiveness of the funds being utilized, we engaged the firm of Reid, Crowther & Partners Limited from Regina to examine work that has been done from 1977 to the end of 1980. We also engaged Coopers & Lybrand, auditors, to go over all the accounts and expenditures involved to ensure that the government was in fact getting value for its money.

Mr. Mayer: And the CTC is also involved in this.

Mr. Tennenhouse: This was done under the supervision of the CTC. We have received good assurances from these firms that good value and full value was received for the moneys expended.

Mr. Mayer: I would submit, Mr. Chairman, that one of the best ways to see whether you are in fact getting value—and I say, you—that we, the Canadian taxpayers, are getting value for the dollar spent is to make it available on a tendering out, contracting out, competitive basis. I have talked to people myself, I think a lot of us have, who are in a position to bid on at least a percentage of the funds being spent by the government. I would urge the MOT to take a serious look at that with a view to seeing that we get the best value for our dollar.

Mr. Giroux: I could add to that, Mr. Chairman, that we are now preparing the basis of the, I guess the next three years or the period beyond 1983-84, depending on Dr. Gilson's recommendation for a further three-year program of branch-line rehabilitation. The question of tendering out various chunks of lines to the private groups and so on is a question that will be looked at.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Dantzer.

[Translation]

che d'entrepreneurs indépendants pour un certain laps de temps.

M. Mayer: Je me rends compte de la situation et nous poursuivrons l'affaire lorsque les représentants du CN comparaitront devant le comité une nouvelle fois. Je sais qu'il existe des problèmes. Lorsque nous construisons des routes, elles restent ouvertes, et si nous devons sous-traiter . . . Je dis nous, mais si les Américains peuvent sous-traiter la plupart des éléments permettant aux astronautes d'aller sur la lune, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas sous-traiter pour effectuer des travaux d'amélioration des lignes ferroviaires secondaires. En général, sur les embranchements ferroviaires, les trains de voyageurs ne circulent pas à 50 ou à 60 milles à l'heure. Il ne s'agit pas d'acier de 120 ou de 130 livres mais plutôt de 85 livres et la circulation y est beaucoup moins importante que sur certaines grandes lignes. Je crois qu'un certain nombre de personnes responsables de ces crédits aimeraient qu'une partie de cet argent puisse profiter au secteur privé pour voir à quel point les chemins de fer sont rentables lorsque les lignes sont améliorées.

M. Tennenhouse: En ce qui concerne la rentabilité et l'efficacité des crédits utilisés, nous avons retenu les services du cabinet Reid, Crowther & Partners Limited, de Regina pour examiner les travaux effectués entre 1977 et la fin de 1980. Nous avons également retenu les services du bureau de vérificateurs Coopers & Lybrand qui étudient tous les comptes et dépenses engagés pour s'assurer que le Gouvernement en a eu pour son argent.

M. Mayer: Et la Commission canadienne des transports a également son mot à dire là-dedans.

M. Tennenhouse: Cela a été fait sous la direction de la Commission canadienne des transports. Nous avons ainsi reçu l'assurance que nous en avons eu pour notre argent.

M. Mayer: Monsieur le président, un des meilleurs moyens de se rendre si les contribuables canadiens en ont pour leur argent est justement de sous-traiter ces travaux et de laisser libre cours à la concurrence. J'ai parlé à certaines personnes et je crois que nombre d'entre nous l'avons fait, qui sont en mesure de faire des offres sur au moins un pourcentage des crédits dépensés par le Gouvernement. Je prierais le ministère des Transports de se pencher sérieusement sur cette question pour voir si nous obtenons la meilleure contrepartie pour l'argent que nous dépensons.

M. Giroux: A cela, monsieur le président, je pourrais ajouter que nous préparons à l'heure actuelle le nouveau programme de remise en état des embranchements ferroviaires pour les trois prochaines années ou pour la période allant au-delà de 1983-1984 en fonction de la recommandation présentée par M. Gilson. Nous examinerons de près la question de la sous-traitance à des groupes privés pour la réfection de certaines parties de ces lignes ferroviaires.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Dantzer.

[*Texte*]

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. Let me ask just a very brief question. I think I already know the answer to it. Is the department doing any investigative work as to the possibility or the practicability of electrifying some of the railroads?

Mr. Giroux: I know that generally some electrification studies are going to be taking place on particular segments, but Mr. Henderson, who is the Director General of Rail Transportation, will be able to give you much more detailed information so I would like to ask him, if you are agreeable, to provide the information.

• 1025

The Vice-Chairman: Mr. Henderson.

Mr. Ken Henderson (Director General, Railway Transportation, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Our work dealing with electrification is still at quite an early stage. There have been studies that have been carried out in the past that indicate that there is a potential for electrified lines, and it really comes down to a question of the conditions under which the economics become proper and justify the moving ahead with an electrified railway in Canada.

An electrified railway carries with it very high initial capital costs with associated benefits that flow beyond that of lower operating costs and more flexibility in the choice of fuels that are to be used on the railway. At the present time, by having a heavy reliance on diesel fuel, there is no possibility of substitution; but with an electrified railway there is the possibility of substitution, depending on the source of fuel that is used to create the electrical energy.

We have been following this for a number of years now, and there is some progress that is now being made. We have been working through the Railway Advisory Committee, which is a committee that comprises members of the railways; interested industrial suppliers; the federal government; and other membership, including railway unions. At the present time, we are moving into a second phase of studies which will be more specific than the studies that were carried out three, four years ago. But I think the fundamental question still comes down to an assessment of the investment opportunity, the resulting costs associated with an electrified line, the resulting benefits, and at what point in time does that become a meaningful and an appropriate decision for Canada to take.

I think it is clear that if left to a single point of view—the single point of view being, say, the commercial considerations of the railways—we are likely a long time away from seeing any direct initiative being undertaken by the railways themselves. But it is clearly the type of issue that has to be viewed by incorporating a number of broad considerations, not the least of which is the overall consideration of energy use within the country. It is the interaction of these various elements that we are attempting to get at through the work that we are proceeding with internally within the department and through our linkage with the Railway Advisory Committee.

[*Traduction*]

M. Dantzer: Monsieur le président. Permettez-moi de vous poser une question très brève. Je crois que je connais déjà la réponse. Le ministère pense-t-il que certaines lignes ferroviaires pourraient être électrifiées?

M. Giroux: Je sais que certaines études vont avoir lieu dans ce domaine mais M. Henderson qui est directeur général des transports ferroviaires, pourra vous donner beaucoup plus de détails et par conséquent, si vous me le permettez, je vais lui demander de vous fournir ces renseignements.

Le vice-président: M. Henderson.

M. Ken Henderson (Directeur général, Chemins de fer, ministère des Transports): Merci, Monsieur le président.

Nos travaux portant sur l'électrification des lignes ferroviaires en sont toujours à leur début. Des études ont été effectuées dans le passé qui indiquent que cela pourrait se faire; il s'agit essentiellement d'une question de conjoncture permettant de justifier l'électrification des lignes ferroviaires au Canada.

Au départ, les coûts en capital sont extrêmement élevés, les avantages allant au-delà de la simple réduction des frais d'exploitation et d'une plus grande souplesse dans le choix des carburants utilisés pour les chemins de fer. À l'heure actuelle, étant donné que l'on dépend du carburant diesel, il n'existe aucune possibilité de substitution; mais cette possibilité existe lorsque les lignes ferroviaires sont électrifiées et on dépend alors de la source de carburant utilisée pour créer l'énergie électrique.

Nous suivons cette affaire depuis un certain nombre d'années et des progrès sont réalisés. Nous travaillons en collaboration avec le Comité consultatif des chemins de fer qui est un Comité au sein duquel sont représentés des membres des chemins de fer, des fournisseurs industriels, le gouvernement fédéral et d'autres membres, notamment les syndicats des chemins de fer. À l'heure actuelle, nous entamons la deuxième phase de ces études qui seront plus précises que celles qui ont été effectuées il y a trois ou quatre ans. Mais la question essentielle est une question d'investissement, de coûts d'électrification des lignes ferroviaires, d'avantages qui en découleront; il faut aussi se demander à quel moment cela se révélera utile pour le Canada.

Je crois que si l'on ne tient compte que d'un seul point de vue—ce point de vue étant commercial—nous risquons de ne rien voir venir de la part des chemins de fer. Mais il s'agit d'une question qui doit être envisagée en tenant compte d'un certain nombre de considérations et en particulier de la consommation d'énergie de ce pays. Nous essayons donc de démêler ces divers éléments dans le cadre des travaux que nous effectuons au sein du ministère et du Comité consultatif des chemins de fer.

[Text]

Mr. Dantzer: Have your studies advanced so far as you could identify areas of the country where the potential for electrification would be greatest?

Mr. K. Henderson: I can answer the question in terms of where the potential lies, because I think the characteristics that have to be part of the decision are quite clear. Electrification makes sense when there are large volumes to be moved; when there is a large base of tonnage against which the high capital investment can be made. It also, of course, requires that there be a source of electrical energy at a reasonable cost and with the degree of reliance that is necessary.

The potential areas, I think, would be in the north shore of Quebec to serve some of the mining areas. I think in that part of the country the potential exists for electrification because of the tonnages, because of the terrain, and because of the availability of energy. Also, from the point of view of a demonstration project, that is likely a desirable area, because the problem of interconnecting an electrified line with a conventional line does not really exist. I think as well there is some very real potential in western Canada as the tonnage increases. They would be the two areas where I would see some initial interest being shown.

I know there has been a good deal of discussion concerning the corridor and the application of an electrified railway, for example, to passenger services, and that I would see in my own view as being a second area to examine. Clearly, there is some potential, but it is a question again of the cost of the conversion and the benefits that derive from the investment and the tonnage against which it is to be written off.

• 1030

Mr. Dantzer: How much money is allocated in your budget yearly to study this problem?

Mr. K. Henderson: At the present time, we would expect that the studies now being put into effect will probably run in the order of \$150,000. Again, the characteristic of the work is such that one approaches it in stages, and the closer one moves to an electrification program, of course, the higher the costs become. The initial costs are not that high compared to an eventual program, but one has to approach them in stages, receive the results of each stage, and then decide from there how to proceed.

Mr. Dantzer: Are there any other departments involved and interested in this particular project?

Mr. K. Henderson: Yes, the transportation development centre is very interested in such a program; they are considering the possibility of a demonstration on the Québec-Cartier Railway.

I am sorry. Energy, Mines and Resources are also interested in that. The specific one within the department is from the transportation development centre; if that is to move ahead, it would tend to be a multimillion dollar proposition, an order of magnitude shift from the basic studies.

The Vice-Chairman: Thank you.

[Translation]

M. Dantzer: Les études que vous avez effectuées permettent-elles de savoir quelles régions du pays seraient le plus susceptibles d'être électrifiées?

M. K. Henderson: Je peux vous dire où elle pourrait l'être car les traits caractéristiques sont très clairs. L'électrification des lignes ferroviaires n'a de sens que lorsque le volume du trafic est important, que le tonnage est important, ce qui justifie les investissements élevés. Il doit également y avoir une source d'énergie électrique fiable à un coût raisonnable.

Le potentiel existe, je crois, sur la côte nord du Québec en vue de desservir certaines des régions minières. Je crois que, dans cette partie du pays, le potentiel existe en raison du tonnage en cause, du terrain et de la disponibilité des sources d'énergie. C'est également une région qui pourrait très bien s'adapter à un projet de démonstration car il n'y aurait pas à lier entre elles une ligne électrifiée et une ligne classique. Il existe également un potentiel dans l'ouest du Canada à mesure que le tonnage augmente. Je crois que ce sont là les deux régions où l'on pourrait électrifier certaines lignes.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions à propos du corridor et de l'électrification des lignes de chemins de fer transportant les voyageurs et il faudrait également se pencher là-dessus. Il est certain qu'il existe un potentiel, mais il faut tenir compte du coût de la conversion et des avantages qui découleront des investissements par rapport au tonnage payant en cause.

M. Dantzer: Annuellement, combien y a-t-il de prévu dans votre budget pour étudier ce problème?

M. K. Henderson: Présentement, nous prévoyons que les études entreprises coûteront environ \$150,000. Encore une fois, la caractéristique de ce travail est telle qu'on procède par étape et plus on approche d'un programme d'électrification, bien sûr, plus les coûts sont élevés. Au départ, les coûts ne sont pas tellement élevés par rapport au programme qu'il faudra mettre en oeuvre un jour, mais on doit procéder par étapes, à chaque étape on a les résultats et ensuite on décide de l'orientation à prendre.

M. Dantzer: qui participent à ce projet ou qui sont intéressés par celui-ci?

M. K. Henderson: En effet, le Centre du développement du transport est très intéressé par un tel programme; il envisage la possibilité d'un projet de démonstration sur le chemin de fer Québec-Cartier.

Je m'excuse. Énergie, Mines et Ressources est également intéressé. Le projet de notre ministère vient du Centre du développement du transport, et s'il va de l'avant, ce sera un projet de plusieurs millions de dollars, d'une très grande ampleur par rapport aux études de base.

Le vice-président: Merci.

[Texte]

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you.

I will just perhaps pick it up where Mr. Dantzer left off. Actually another fellow questioned it. With EMR and DOT and the transportation centre, is there some integration or co-ordination of efforts to study this question of electrification?

Mr. K. Henderson: Yes, Mr. Nowlan, there is a very close co-ordination. The co-ordination is really through the committee structures that have been established. There would be compatibility between the essentially economic analyses that are necessary and the technological considerations that would be part of a demonstration study.

Mr. Nowlan: But has it gone so far that there is a timetable for a test model, either within a department or a demonstration situation along one of the areas you mention—the Moisie River or whatever it is, to Sept-Isles to Schefferville? Is there any timetable to this thing, or is there just something that is being read about and philosophized about and meditated on?

Mr. K. Henderson: It is closer to implementation, I think, than a meditation, to use the word that you have used. The decision, to my knowledge, has not been taken, although the work necessary to make such a decision possible is well along. Once such a decision would be taken, the action on the implementation of a demonstration project could begin in a subsequent year and would probably occur over a period of, say, three or four years.

Mr. Nowlan: I appreciate the answers and I do not want to be too carping, but I must say I was interested when Mr. Dantzer asked the question. Having been on Transport many years ago, I know that question of electrification is usually kicked around at these interesting times when you officials have to come before these penetrating members of Parliament who assess your great spending plans. I just did not know if it is any further ahead now than it was 12 or 15 years ago in terms of coming to the reality of a demonstration project.

Mr. K. Henderson: I think the likelihood of electrification making sense in Canada is much closer now than it was a number of years ago. The fundamental reason is simply that the whole environment within which energy considerations influence decisions has shifted very dramatically over the last five years.

The cost of fuel in running a railway is now a much higher percentage than it was at the time the earlier considerations were given to electrification. So I think it is much closer. How close it is, is a question that has to be taken not just within the perspective of the railway industry, but in a much broader perspective than that.

Mr. Nowlan: Thank you.

I wanted, Mr. Chairman, now to go back to the earlier meeting and follow up some questions that were asked earlier.

[Traduction]

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci.

Je vais reprendre là où M. Dantzer s'est arrêté. En fait il y en a un autre qui a posé des questions là-dessus. Y a-t-il des efforts d'intégration ou de coordination entre EMR, le MDT et le Centre de transport pour étudier cette question d'électrification?

M. K. Henderson: Oui, monsieur Nowlan, il y a une coordination très étroite. Elle se fait en réalité par le truchement d'un comité qui a été créé. Il y aurait compatibilité entre les analyses essentiellement économiques qui sont nécessaires et les considérations technologiques qui feraient partie de l'étude de démonstration.

M. Nowlan: Mais on est suffisamment avancé pour fixer un calendrier pour un modèle d'essai, soit à l'intérieur du ministère ou en situation dans l'une des régions que vous avez mentionnées, la rivière Moisie ou quel que soit le nom, de Sept-Iles à Schefferville? A-t-on fixé un calendrier ou est-ce simplement une chose dont on parle et sur laquelle on philosophe et l'on médite?

M. K. Henderson: Pour utiliser vos propos, on est plus près de la mise en oeuvre que de la méditation. A ma connaissance, la décision n'a pas été prise, quoique le travail nécessaire pour qu'une telle décision soit possible est bien avancé. Une fois cette décision prise, les mesures de mise en oeuvre de ce projet de démonstration pourraient commencer dès l'année suivante et le tout se déroulerait sur une période de 3 ou 4 ans, disons.

M. Nowlan: J'apprécie la réponse et je ne peux pas être trop critique, mais j'ai été très intéressé lorsque M. Dantzer a posé la question. Ayant de nombreuses années d'expérience au Comité des transports, je sais que cette question d'électrification est habituellement mise de l'avant lors de ces occasions intéressantes lorsque vous, fonctionnaires, devez comparaître devant ces perspicaces députés qui évaluent vos grands plans de dépenses. J'ignore toujours si on est plus avancé maintenant qu'il y a 12 ou 15 ans pour ce qui est de savoir si un projet de démonstration deviendra réalité.

M. K. Henderson: Je pense que nous sommes beaucoup plus près qu'il y a de nombreuses années de la possibilité que l'électrification soit un projet sensé au Canada. La raison fondamentale, c'est qu'au cours des cinq dernières années, toute la conjoncture énergétique qui influence cette décision a changé de façon dramatique.

Présentement le coût du carburant pour l'exploitation des chemins de fer est beaucoup plus élevé en pourcentage qu'il ne l'était lorsque l'on a étudié ce projet la première fois. Alors je pense donc que c'est beaucoup plus près que ce l'était. Quant à savoir combien près, il ne faut pas voir uniquement cette question dans la perspective de l'industrie ferroviaire, mais dans une perspective beaucoup plus vaste.

M. Nowlan: Merci.

Monsieur le président, je voudrais revenir à la réunion précédente et sur certaines questions posées alors. J'en avais

[Text]

I asked a couple of them, but Mr. Forrestall asked a few others. I do not want to trespass on other members who want to ask questions, but I have some pretty precise questions. Perhaps, so that we do not get into long narratives in my questions and then the answers, which in my opinion even may not adequately answer the questions, I want to be fairly specific. So starting with the general question which Mr. Forrestall asked with the general question which Mr. Forrestall asked about the implementation of the seventh report of the standing committee, in which many things were recommended, I am going to refer to three specific matters and ask what has happened to this and what is being done about them.

• 1035

The first was a recommendation that there be a study and analysis of the total level of subsidies, direct and indirect, provided to each mode of transportation. Has that study and analysis been done? If so, could we have it? That was one question and I have two others which are as precise.

The Vice-Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, my understanding is that a report from the department on each of the points made by the seventh report of the standing committee is at the moment being considered by the minister, to be transmitted to the chairman of the committee, and my understanding is that the report of the minister will be addressing each of those questions.

On the first one, the study and analysis of the total level of subsidies, I am not able to tell you just where that is. It is something that probably would be done by our strategic planning group, which is outside that of surface administration. I am sure that once their report is tabled from the minister, you will have a situation report on where it stands.

Mr. Nowlan: Then perhaps these next two questions will have something of the same sort of answer. I am not trying to anticipate, but the second question is again a study and analysis of the energy efficiency of each transportation mode and/or how that relates to the direct subsidies received.

Mr. Giroux: That is also an analysis that would be made by our strategic planning group, I think, because it involves both the air mode and the marine mode; therefore, probably it would form part of the report going to the committee.

Mr. Nowlan: My next question then is, what has happened to the recommendation that consideration be given to the creation of an advisory board on surface transportation, comprised of representatives of government, VIA Rail, the bus industry and other affected groups? Where does that recommendation sit?

Mr. Giroux: That is also going to form part of that report to the committee. I am not in a position at the moment to give you too much information on it. However, just from a surface

[Translation]

posées quelques-unes et M. Forrestall en avait posées d'autres. Je ne veux pas impiéter sur le temps des autres membres qui désirent poser des questions, mais j'ai des questions très précises à poser. Je tiens à être assez précis afin que nous n'embarquions pas dans de longues questions et de longues réponses qui, selon moi, ne répondent pas adéquatement aux questions posées. Je vais donc commencer par une question générale posée par M. Forrestall au sujet de la mise en oeuvre du Septième Rapport du Comité permanent, dans lequel nous recommandons de nombreuses choses et je vais mentionner trois choses précises en demandant où on en est et ce qui a été fait.

La première recommandation demandait que l'on effectue une étude et une analyse du niveau total des subventions directes et indirectes pour chaque mode de transport. Cette analyse et cette étude ont-elles été effectuées? Le cas échéant, pourrions-nous les avoir? C'était la première question et j'en ai deux autres aussi précises.

Le vice-président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, je crois savoir que le ministre envisage présentement un rapport du ministère sur chacun des points soulevés dans le Septième Rapport du Comité permanent, que ce rapport sera transmis au président du Comité et qu'il portera sur chacune de ces questions.

Quant à la première question sur l'étude et l'analyse du niveau total de subventions, je ne suis pas en mesure de vous répondre. Cela serait probablement effectué par notre groupe de planification stratégique qui ne relève pas de l'Administration des transports en surface. Je suis sûr qu'une fois ce rapport remis au ministre, vous recevrez un rapport qui fera le point sur la situation.

M. Nowlan: Alors je présume que j'aurai une réponse semblable aux deux autres questions. Je n'essaie pas d'anticiper, mais la deuxième question porte encore une fois sur une étude et une analyse de l'efficacité énergétique de chaque mode de transport ou sur la façon dont cela a un lien indirect avec les subventions reçues, ou les deux.

M. Giroux: Encore une fois, ce serait une analyse qui serait effectuée par notre groupe de planification stratégique puisqu'il est question des modes de transport aérien et maritime; cela ferait probablement partie du rapport qui sera transmis au Comité.

M. Nowlan: Voici mon autre question: qu'en est-il de la recommandation que l'on envisage la création d'un comité consultatif sur le transport de surface composé de représentants du gouvernement, de VIA Rail, de l'industrie du transport par autobus et des autres groupes visés? Où en est cette recommandation?

M. Giroux: Cela fera aussi partie du rapport qui sera soumis au Comité. Présentement, je ne suis pas en mesure de vous donner beaucoup d'informations là-dessus. Toutefois, du point

[Texte]

transportation point of view, it is going to be a rather difficult thing to implement in view of all of the differing interests represented and sitting on that particular board —provincial considerations, and so on. VIA Rail has its own advisory boards; it does deal, and it does have representatives from labour and local chambers of commerce, groups and so on. Therefore, it is being taken care of in that particular context. To have a board which applies to all surface modes is a rather difficult thing to complement.

Oh, yes, Mr. Belec tells me that the motor coach industry also has its advisory boards. CN Marine, through its boards of directors and through its contacts in each of the provinces, does get input, and so on.

So we do have a number of advisory boards sitting here. But to try to combine all that in one big board to bring together that community of interests, some of which probably would not apply, of course is extremely difficult.

We do have also R&D advisory boards and they are much more precise with regard to what work should be done in the research and development area. We have one dealing with the rail industry which brings in the provinces, representatives of the suppliers, the railways themselves. We also have one on highways. So we have a number of advisory boards in place; they do have specific purposes and some rather specific terms of reference, and they do provide a lot of input.

Mr. Nowlan: Okay. Leaving the advisory board and all the component parts of advice alone, and coming back to the first two questions, I would ask if it is going to be possible to have a report, even an interim report, on the implementation of those two studies which I mentioned in my first two questions—before the deadline falls on estimates and/or before the minister hopefully will come back here and wind up this phase of parliamentary democracy.

• 1040

Mr. Giroux: I will check for you, Mr. Nowlan, to find out exactly at what time you could expect to have some information on that and make sure that this information is transmitted to the committee.

Mr. Nowlan: I would have liked to have had, Mr. Chairman—on a point of order—whatever information there is on the specific study.

You may have good reasons concerning the negative reaction, as I gather and infer, about the advisory board—although, quite frankly, when you get so many advisory boards . . . I thought the purpose of the recommendation was to try to co-ordinate some of them under one umbrella. Again, even a logical assessment and dissection of a recommendation

[Traduction]

de vue des transports de surface, cette proposition sera assez difficile à mettre en oeuvre étant donné les intérêts divergents représentés à ce conseil . . . les intérêts provinciaux et ainsi de suite. VIA Rail a ses propres conseils consultatifs, dont font partie des représentants du monde du travail, des chambres de commerce locales, d'autres groupes et ainsi de suite. Donc, dans ce contexte en particulier, c'est déjà fait. Pour ce qui est d'un conseil s'appliquant à tous les modes de transport en surface, c'est plutôt difficile à réaliser.

Ah oui, M. Belec me dit que l'industrie des transports par autobus a également ses conseils consultatifs. CN Marine, par le truchement de ses conseils d'administration et de ses relations avec chaque province, bénéficie d'un certain apport et ainsi de suite.

Nous avons donc un certain nombre de conseils consultatifs qui siègent. Mais d'essayer de combiner tout cela en un seul grand conseil réunissant les intérêts de la communauté, dont certains ne seraient pas pertinents, est bien sûr extrêmement difficile.

Nous avons aussi des conseils consultatifs en recherche et développement et ils sont beaucoup plus précis en ce qui touche le travail qui devrait être entrepris dans ce domaine. Nous en avons un traitant de l'industrie ferroviaire dont font partie des représentants des provinces, des fournisseurs et les chemins de fer eux-mêmes. Nous en avons également un pour les routes, alors nous avons un bon nombre de conseils consultatifs en place qui existent pour des buts précis avec des mandats plutôt précis et ils ont un apport important.

M. Nowlan: Très bien. Laissons le conseil d'administration et tous les éléments qui en font partie de côté et revenons aux deux premières questions. Je voulais savoir s'il sera possible d'avoir un rapport, même un rapport provisoire, sur la mise en oeuvre de ces deux études que j'ai mentionnées dans mes deux premières questions . . . avant la date limite pour l'étude du budget ou avant que le ministre revienne devant nous pour compléter cette phase de démocratie parlementaire, ou les deux.

M. Giroux: Je vais m'informer, monsieur Nowlan, pour savoir quand exactement vous pouvez vous attendre à recevoir des renseignements à ce propos, et je ferai en sorte que ceux-ci soient communiqués au Comité.

M. Nowlan: Un rappel au Règlement, Monsieur le président: J'aurais aimé avoir pu disposer de ces renseignements et je voudrais avoir l'assurance que ceux-ci seront communiqués au Comité. J'aurais vraiment aimé avoir ces renseignements à propos de cette étude.

Vous avez peut-être d'excellentes raisons de croire à cette réaction négative, du moins c'est mon impression, à propos du Comité consultatif, bien qu'en toute franchise, compte tenu du nombre d'organes consultatifs de ce genre—j'aurais cru quant à moi que cette recommandation avait justement pour objectif d'essayer d'en regrouper au moins quelques-uns sous une seule

[Text]

of a committee and why it is not feasible would be educational and constructive, as far as I am concerned—

Mr. Giroux: Yes.

Mr. Nowlan: —even though one might not agree with it. I would have liked to have had these things appended to this evidence, but I guess we are not going to be able to do so until we see what is there, somewhere. Perhaps we can append it later on.

The Vice-Chairman: Or wait for the minister to reappear.

Mr. Nowlan: Fine. I will leave that alone at the moment, then.

The other matter really involves VIA Rail, and Mr. Tittley, I think, on the pricing schedule of MOT. As I remember it, he first said that the pricing schedule for 1982-83 was coming in, or had been received and, without getting into figures or even percentages, it was going to reflect—I am putting words into his mouth, and I am glad he took the table—as I understand it, the pricing schedule was going to reflect, in effect, the inflation costs or the increased costs of operation.

Then, in another part of his evidence, he mentioned, in not giving me an answer on the rate increase, that you could not have a rate increase that was so high that it was going to be counter-productive and drive potential customers away.

I wonder, looking at the evidence, as we got the rough draft since we last met, if there is not a little contradiction there. Or can you tell me what the rate is, if there is such a thing, in the new pricing schedule for VIA Rail?

The Vice-Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Robert Tittley (Director, Rail Passenger, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): I will try to provide clarification, if it would help, Mr. Nowlan.

As a matter of policy, the department, the minister, asked VIA to have tariff increases that would generally reflect the level of cost increase, or level of inflation, if you wish, as it applied to the rail industry.

When VIA submits its annual budget, it comes in with a proposal that generally attempts to do that, or accomplishes that. As you are probably aware, VIA, in implementing its tariff increases—this has been true over the last few years—takes a two-tier approach; in other words, it is done twice a year. There was an increase last fall. There was a supplementary increase, I think on December 10, when they applied the corridor surcharge. Now they have come in with a proposal to the minister for a fare increase to become effective in mid-June. According to the plan, as laid out in their operating budget for 1982, they will come in with another fare increase in the fall. It is the sum total and it is looked at on a

[Translation]

tête. Ici encore, une analyse lucide d'une recommandation formulée par un Comité et des raisons pour lesquelles cette recommandation n'est pas réaliste serait utile et constructive, du moins à mes yeux—.

M. Giroux: C'est exact.

M. Nowlan: —et tout le monde ne sera peut-être pas d'accord avec moi. Toutefois, j'aurais aimé que ces renseignements soient annexés à cette pièce-ci, mais j'imagine que ce ne sera pas le cas et que nous devrons sans doute nous contenter de le faire plus tard.

Le vice-président: A moins que nous préférions attendre une nouvelle comparution du ministre.

M. Nowlan: Si vous voulez. Je vais laisser la question de côté pour l'instant.

Mon autre question porte en fait sur VIA Rail et s'adresse dès lors à monsieur Tittley, et tourne autour de la liste des tarifs du MDT. Si je me souviens bien, monsieur Tittley avait commencé par dire que la liste des tarifs pour 1982-1983 avait été reçue et que, sans entrer dans les détails ou les pourcentages, elle allait répercuter— et je reprends ses propres, je suis d'ailleurs heureux de constater qu'ils compense le tableau— je disais donc que cette liste des tarifs allait répercuter le taux d'inflation, c'est-à-dire l'augmentation des frais d'exploitation.

Toutefois, plus loin, en réponse à ma question à propos de l'augmentation des tarifs, il a dit qu'il était impossible d'avoir une augmentation des tarifs tellement élevée qu'elle en devienne contre productrice et décourage la clientèle.

Dans ces conditions, et puisque nous avons eu une ébauche grossière depuis cette dernière rencontre, je me demande s'il n'y a pas ici une légère contradiction. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est de la nouvelle liste des tarifs de VIA Rail?

Le vice-président: Monsieur Tittley.

M. Robert Tittley (directeur, Services ferroviaires voyageurs, Administration canadienne des transports de surface, Ministère des Transports): Je vais essayer de vous éclairer à ce sujet pour vous être utile, monsieur Nowlan.

Dans le cadre de sa politique, le ministère des Transports, en la personne du ministre, a demandé à VIA Rail de faire en sorte que ses augmentations de tarifs soient plus ou moins le reflet de l'augmentation des frais d'exploitation, du taux d'inflation si vous préférez, applicable au secteur ferroviaire.

Lorsque VIA dépose son budget annuel, elle soumet d'un même tenant une proposition qui répond justement, dans les grandes lignes, à cet objectif. Comme vous le savez sans doute, dans le cadre de l'application des augmentations de tarifs, et c'est d'ailleurs le cas depuis quelques années, VIA Rail adopte une formule en deux phases, c'est-à-dire qu'elle demande une augmentation deux fois par an. Il y eut en effet une augmentation l'automne dernier puis, si je ne me trompe pas, une augmentation supplémentaire le 10 décembre, au moment d'ailleurs où fut appliquée la surtaxe frappant le couloir. La Société vient maintenant de présenter au ministre une demande d'augmentation de tarifs qui devraient entrer en

[Texte]

year-over-year basis; in other words, in July 1982 fares should be at least sufficiently high to cover the inflation that has occurred in the rail industry over July 1981. That tends to be in the 15 per cent range.

Furthermore, as you aware, the process calls for VIA to file the tariffs in front of the Canadian Transport Commission. We cannot say that the fares, whatever application has come in, are official until the commission has adjudicated, or has given the green light to the implementation of those fares.

Mr. Nowlan: All right. Thank you.

The Vice-Chairman: Final question.

Mr. Nowlan: My time is getting on, so my final question. I appreciate that, I will not pursue that because there are other avenues—and you are right, the fare schedule has to be filed.

• 1045

To come back to another question—I think it was Mr. Giroux who remarked on it. Unlike my earlier questions about the implementation of the seventh report, this really flows from his evidence, Mr. Chairman, in terms of these studies I asked about in trying to assess socio-economic aspects of transportation and/or what motivates people to go by train, plane, bus, or hitch-hike. There was discussion about these studies—some of them, anyway—being available in the MOT library. I just wondered, Mr. Chairman, as my last question, if we could at least have this appended to today's evidence, so we know what type and range of studies there are—a specific list of such studies in the MOT library. Then depending on what that shows, later members individually or even in another examination, at estimates or another time, could refer to that. Could we have that type of list?

Mr. Giroux: Yes, we will prepare that list.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Earlier the minister promised us a working paper on the proposed VIA Rail act by May, or certainly by June. Can you tell us specifically or precisely just when that is going to be available?

[Traduction]

vigueur au milieu du mois de juin. Selon le plan prévu, qui est d'ailleurs exposé dans le budget d'exploitation de 1982, la Société demandera à nouveau une augmentation des tarifs cet automne. Voilà donc si vous voulez le total qui est étudié sur une période d'un an; en d'autres termes, au mois de juillet 1982, les tarifs devraient être au moins suffisamment élevés pour compenser l'inflation dont le secteur ferroviaire a été victime depuis juillet 1981, et ce chiffre gravite autour des 15 pour cent.

Qui plus est, comme vous le savez sans doute, VIA Rail est tenue de soumettre ses demandes d'augmentation de tarifs à la Commission canadienne des transports. Il nous est impossible de dire que les tarifs, quelle que soit d'ailleurs leur application, sont officiels aussi longtemps que la Commission n'a pas tranché, aussi longtemps qu'elle n'a pas donné le feu vert à la compagnie.

M. Nowlan: Parfait, je vous remercie.

Le vice-président: Votre dernière question.

M. Nowlan: D'accord, le temps passe et je vous poserai une dernière question. Je sais parfaitement, et je ne m'étendrai pas sur cette question, parce qu'il y en a bien d'autres, que les tarifs doivent être soumis, vous avez raison, à la Commission des transports.

J'aimerais en revenir à un autre doadomaine qui a été abordé, je crois, par M. Giroux. A l'inverse de mes questions précédentes qui portaient sur la mise en oeuvre du septième rapport, cette question-ci découle directement du témoignage que nous avons entendu, monsieur le président, c'est-à-dire des études dont je m'étais enquis en essayant d'évaluer les incidences socio-économique du transport et également des facteurs qui motivent le cas échéant les gens à prendre le train, l'avion, l'autocar ou encore à faire de l'autostop. Ces études ont été discutées, certaines d'entre elles du moins, et elles sont conservées à la bibliothèque du MDT. J'aimerais savoir, monsieur le président, et ce sera ma dernière question, si ces études ne pourraient pas être publiées en annexe de nos délibérations d'aujourd'hui afin que nous sachions exactement de quoi elles retournent, et je pense ici à une liste détaillée des études qui sont conservées à la bibliothèque du MDT. A ce moment-là, selon ce que nous y découvririons, les députés pourraient peut-être, à un moment où à un autre, à l'occasion par exemple de l'étude des prévisions budgétaires, s'en servir comme élément de référence. Cette liste pourrait-elle nous être communiquée?

M. Giroux: Oui, nous allons nous en charger.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le ministre nous avait promis, à un moment donné, qu'il nous ferait tenir au mois de mai, ou au plus tard au mois de juin, un document de référence sur le projet de loi relatif à VIA Rail. Pourriez-vous nous dire au juste quand ce document pourra nous être communiqué?

[Text]

Mr. Giroux: Mr. Chairman, as I indicated at a previous meeting, we are preparing a discussion paper on the proposed VIA Rail Canada act. I do not know whether the minister was that specific about May or June. It is up to him to decide at what stage he will want to put it in front of the committee.

I indicated at our last meeting that we are working very actively on the paper right now, and it is moving along reasonably well. We are consulting with the railways and with VIA. To give you a very specific date on it—I cannot at this stage give you that specific date. That would be up to the minister to decide—when he would wish to put it in front of the committee.

Mr. Benjamin: Well, when do you think you will have it ready for the minister to consider?

Mr. Giroux: Very soon.

Mr. Benjamin: About a week ago I tried to make a reservation for some friends coming from Australia for either a bedroom, a section, or roomettes on the transcontinental from Regina to Vancouver for July 7, two months in advance, and they were all filled, all booked. They have a waiting list as long as your arm.

It was difficult to get reservations in the summertime when we had two transcontinental trains, and it is that much worse now. Is the department considering, at least for the summer months, putting the super-continental service back on through Saskatoon, Edmonton, and Jasper?

The Vice-Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I cannot speak for VIA, Mr. Chairman. The department is adhering definitely to the decision taken by the minister last fall to eliminate one transcontinental train. To my knowledge, I do not think at the present time VIA Rail is considering this kind of approach. It could well, however, form part of some of its future plans. That is up to VIA Rail to develop.

VIA Rail, however, is considering seriously the type of equipment that can be put on the transcontinental train that could increase the capacity of the train and make it much more adaptable to the various seasonal needs taking place, to make sure it can provide a better service for the peak periods of the summer. That is more on the equipment side, and that is much more motivated by the state of the equipment as it exists today.

Mr. Benjamin: Well, let us get on to the capacity thing, Mr. Chairman.

In light of the trains being fully booked months ahead of time and long waiting lists, VIA Rail is trying to increase its capacity. It wants to run that transcontinental train with 20 passenger cars on it, and CP will not allow them to have more

[Translation]

M. Giroux: Comme je l'avais signalé lors de la réunion précédente, monsieur le président, nous travaillons à l'heure actuelle sur un document de référence à propos du projet de loi relatif à VIA Rail Canada. Je ne sais pas si le ministre avait avancé une date précise en parlant du mois de mai ou du mois de juin. C'est à lui qu'il appartient de décider à quel stade de nos travaux il soumettra ce document au Comité.

J'avais signalé, lors de notre dernière réunion, que ce document était pour nous une priorité importante pour l'instant, et je puis vous dire que nous progressons raisonnablement. Nous sommes en consultation avec les compagnies ferroviaires et avec VIA Rail. Quant à vous donner une date précise, je ne saurais le faire pour l'instant car cette décision incombe au c'est à lui de savoir à quel moment il voudra soumettre le document au Comité.

M. Benjamin: A ce moment-là, à quelle date pensez-vous pouvoir soumettre ce document à l'attention du ministre?

M. Giroux: Prochainement.

M. Benjamin: Il y a une semaine environ, je voulais faire des réservations pour des amis australiens et j'avais essayé de leur réserver un compartiment couchette, un compartiment ou un chambrette dans le train transcontinental sur le tronçon Regina—Vancouver pour le 7 juillet, c'est-à-dire dans deux mois, et tout était déjà complet. La liste d'attente est d'ailleurs longue comme le bras.

Il était déjà difficile d'obtenir des réservations en été à l'époque où il y avait deux trains transcontinentaux, et la situation est encore pire maintenant. Le ministère envisagerait-il de remettre le super-continental en service au moins pendant l'été sur la ligne Saskatoon-Edmonton-Jasper?

Le vice-président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Je ne saurais me faire le porte-parole de VIA Rail, monsieur le président. Le ministère s'en tient expressément à la décision prise l'automne dernier par le ministre de supprimer un des trains transcontinentaux. Que je sache, je ne pense pas que VIA Rail envisage à l'heure actuelle une solution de ce genre. Cela ne veut pas dire pour autant qu'elle ne l'envisage pas pour l'avenir, mais c'est une décision qui incombe à VIA Rail.

Cette société se penche toutefois avec beaucoup de sérieux sur le matériel qu'elle pourrait utiliser pour son train transcontinental de manière à en augmenter la capacité et rendre la ligne beaucoup plus souple aux variations saisonnières de la demande qu'on y enregistre, et de la sorte à améliorer la desserte pendant les mois d'été qui constituent la période de pointe. Mais il s'agit essentiellement d'une question de matériel et la compagnie est beaucoup plus motivée à cet égard par l'état actuel de son matériel roulant.

M. Benjamin: Parlons donc un peu de la capacité, monsieur le président.

Étant donné que les trains sont complets des mois à l'avance et que les listes d'attente ne cessent de s'allonger, VIA Rail s'efforce donc d'augmenter sa capacité. Cette compagnie veut mettre en service des trains transcontinentaux composés de

[Texte]

than 18 cars. Are you aware of that, and if so, will the department intervene on behalf of VIA Rail with CP, because VIA is desperately trying to accommodate as many people as possible who want to get on it?

• 1050

Mr. Giroux: I know that there are problems with the capacity of the trains themselves and how large the coaches should be. I wonder if Mr. Tittley has more information on this particular situation than I have.

Mr. Tittley: I hardly have more information, Mr. Benjamin, except that I heard of the problem of wanting to run two more cars last week, and I have made an inquiry, but I have not yet had a response. I do not know the whole story. It would be my pleasure to obtain whatever information I will get and partake of it with the committee.

Mr. Benjamin: Fine.

Mr. Chairman, in the days of steam locomotives, when I was on the railway, CP used to run passenger trains of 22, 23 or 24 cars through the mountains, so I do not know what their problem is now. I do not know what the devil they are up to, and I hope you people can help VIA Rail out on this score.

Mr. Giroux: We will look into it.

Mr. Benjamin: CN Marine has submitted a request to the minister for additional funding for the purchase of a new ferry to be used on the Sydney-Newfoundland route, and *The Moncton Times* had a story to the effect that the tenders that were submitted on costs were surprisingly higher than what the department had expected or what CN Marine expected. CN Marine has revised the design of it to reduce construction costs, but have still had to go to the minister for additional funding. The news report says that the CN Marine submission only has a 50:50 chance of acceptance. What is the situation on it?

Mr. Giroux: It is still not decided, Mr. Benjamin. Even the tailored-down ship, with a certain amount of things left out from the original proposal, is a significant amount above what had been budgeted. As you realize, most of CN Marine's capital funds come from the government; they come from the appropriations of Transport Canada in the vote that we have for that purpose. Therefore, in order to go ahead with this project, the minister would have to obtain additional funds from the economic development envelope, and that is a rather difficult task to undertake in view of all of the conflicting demands on it.

So these are the things that are being considered right now by the minister, and I think—I do not know just when exactly—a final decision will be made on it in the near future.

[Traduction]

vingt wagons passagers, alors que le CP les empêche d'accrocher plus de 18 wagons. Le saviez-vous et, dans l'affirmative, le ministère va-t-il intervenir auprès du CP au nom de VIA Rail étant donné que VIA tente désespérément d'arriver à donner satisfaction à autant de gens que possible?

M. Giroux: Je sais que la capacité des convois eux-mêmes et les dimensions des wagons posent des problèmes et peut-être M. Tittley en saurait-il davantage que moi à ce sujet.

M. Tittley: Guère, monsieur Benjamin, si ce n'est que j'ai entendu parler la semaine dernière du problème des deux wagons supplémentaires; je m'en suis enquis, mais je n'ai pas encore obtenu de réponse. Je ne connais pas tous les tenants et les aboutissants de l'histoire. Toutefois, j'aurais plaisir à me renseigner et à communiquer mes trouvailles au Comité

M. Benjamin: Merci.

Monsieur le président, à l'époque de la vapeur, lorsque je prenais le train, le CP avait des convois de 22, 23 ou 24 wagons de passagers qui traversaient les montagnes et je ne sais vraiment pas pourquoi il y a un problème à l'heure actuelle. Je ne sais pas où ils veulent en venir, mais j'espère que les témoins pourront apporter leur concours à VIA Rail.

M. Giroux: Nous allons étudier la question.

M. Benjamin: Le CN Marine a demandé au ministre des crédits supplémentaires afin d'acheter un nouveau traversier pour la ligne Sydney—Terre-Neuve, et le *Moncton Times* a publié un article selon lequel les soumissions avaient été à la surprise générale beaucoup plus élevées que ce à quoi le ministère et le CN Marine s'attendaient. Le CN Marine a revu les plans du traversier de manière à en réduire les frais de construction, mais il n'empêche qu'il lui faut quand même aller demander des crédits supplémentaires au ministre. L'article en question disait que la demande du CN Marine n'avait qu'une chance sur deux d'être acceptée. Qu'en est-il au juste?

M. Giroux: La décision n'a pas encore été prise, monsieur Benjamin. Même avec les nouveaux plans, le traversier qui aura quelques caractéristiques de moins que d'après les plans initiaux, coûtera encore beaucoup plus cher que ce qui avait été prévu au budget. Comme vous le savez sans doute, la majeure partie du capital du CN Marine destinée aux immobilisations provient du gouvernement, des affectations de crédits de Transports Canada émergeant au crédit prévu à cette fin. Par conséquent, pour que le projet reçoive le feu vert, il faudrait que le ministre obtienne des crédits supplémentaires provenant de l'enveloppe consacrée à l'expansion économique, et c'est en l'occurrence une tâche assez difficile compte tenu du fait que cette enveloppe est extrêmement sollicitée en sens divers.

Voilà donc les éléments sur lesquels le ministre se penche à l'heure actuelle et je dirais, sans le savoir au juste avec précision, qu'une décision finale devrait être prise dans un avenir proche.

[Text]

On the other hand, CN Marine have indicated to us as recently as yesterday that they do not expect a capacity problem on the gulf crossing for the next two to three years because of the slow rate of growth of traffic. Traffic is, in fact, at this stage, on a month-to-month basis, down from previous years, and they do not expect that the traffic itself will put pressures of such a scale that they will compromise the capacity they have at the moment.

What I am really trying to say is that some of the conditions and some of the projections that originally led to putting a priority on what we call the gulf-span vessel, which is the vessel you are referring to—the slowdown in the economic conditions makes it less of an urgent priority need at the moment. However, these are all things being taken into account before the decision is reached.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the freight subsidies in the Atlantic provinces, the President of the Atlantic Provinces Chamber of Commerce says that some struggling companies could be killed by the agreement allowing Ottawa to reduce by one-third the subsidies it pays for interregional trucking and rail freight. The reduction by one-third will cost industry in the Atlantic provinces \$72.6 million, and the federal government is going to put \$84 million into roads and the two provinces—Nova Scotia and New Brunswick—will together provide an equal amount. Thank goodness P.E.I. refused to go in on that kind of a deal. It means that the provinces and the industry, in effect, are paying the whole shot. That is bad enough, but does the department have plans as well to reduce the freight subsidy on goods shipped from Atlantic Canada to central Canada at a later date? Are discussions going on to reduce those subsidies as well?

• 1055

Mr. Giroux: The discussions which I understand will be going on with the strategic planning group handling them are to take a comprehensive planning approach to the needs of Atlantic Canada with respect to the various modes. They are to see in an envelope or framework concept just where you could allocate the transportation funds the most effectively. That means, in effect, it could well be that consideration will be given to taking another look at the subsidies. It does not exclude it. To my knowledge, at this stage, however, there are no plans to proceed with further cuts in subsidies over and above those which have been announced as part of the package leading to the second-phase highways agreements in the three maritime provinces.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this business of the freight rate subsidies for Atlantic Canada is their version of the Crow rate issue in western Canada. These rates have been part of Confederation. It is called co-operative federalism. It allows Atlantic Canada to get their goods into the Canadian central markets in competition with usually multinational foreign companies in central Canada. But if these Atlantic premiers

[Translation]

En revanche, le CN Marine nous a signalé pas plus tard qu'hier qu'il n'envisageait pas pour les deux à trois prochaines années un problème de capacité pour la traversée du golfe compte tenu de la faible croissance de la clientèle. Pour l'instant en réalité, et d'après les bilans mensuels, la clientèle a diminué par rapport aux années précédentes, et le CN Marine ne pense pas que la demande s'accroisse à un point tel qu'elle arrive à dépasser la capacité du système.

En fait, ce que j'essaie de vous dire, c'est que certaines des conditions et certaines des prévisions qui avaient débouché sur la priorité que nous avions donnée à ce que nous appelons les bâtiments du golfe, c'est-à-dire essentiellement le bateau dont vous parlez... le ralentissement de l'économie a fait reculer cette priorité, qui alors était urgente, de quelques crans. Quoi qu'il en soit, tous ces facteurs seront pris en ligne de compte avant qu'une décision ne soit prise.

M. Benjamin: A propos, monsieur le président, des subventions au fret dans les provinces de l'Atlantique, le président de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique a déclaré que l'entente permettant à Ottawa de réduire d'un tiers les subventions versées au transport de marchandises ferroviaire et routier pourrait fort bien sonner le glas de certaines entreprises qui sont déjà en difficulté. Cette réduction des subventions va coûter 72,6 millions de dollars à l'industrie des provinces de l'Atlantique, et le gouvernement fédéral va injecter 84 millions de dollars dans le secteur routier pendant que les deux provinces—la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick—fourniront à elles deux un montant équivalent. Grâce au ciel, l'Île-du-Prince-Édouard a refusé de jouer le jeu. Cela signifie donc que les provinces et l'industrie vont bel et bien devoir payer toute la facture. C'est déjà grave assez. Mais le ministère prévoit-il également réduire plus tard les subventions pour le transport de marchandises des régions de l'Atlantique au centre du Canada? Des discussions au sujet de la réduction de ces subventions ont-elles été entamées?

M. Giroux: D'après ce que j'ai compris, les discussions que tiendra le groupe de planification stratégique ont pour objet de définir une approche de planification des besoins des régions de l'Atlantique relativement aux différents moyens de transport disponibles. Ce groupe essaiera, dans le contexte général du système ou par enveloppe, de déterminer la façon la plus efficace d'affecter les crédits aux transports. Et cela pourrait en effet supposer que l'on examine de nouveau les subventions. Je n'exclus pas cette possibilité. Mais à ma connaissance on ne prévoit pas d'autres réductions que celles déjà annoncées dans le cadre des accords sur la deuxième étape de la construction des routes dans les trois provinces Maritimes.

M. Benjamin: Monsieur le président, cette question des subventions aux transports dans les provinces de l'Atlantique est le pendant de la question des tarifs du pas du Nid-de-Corbeau dans l'Ouest canadien. Ces tarifs remontent à la Confédération. On appelle cela le fédéralisme coopératif. Il permet aux provinces de l'Atlantique d'acheminer leurs produits jusqu'aux marchés centraux du pays, où ils doivent faire concu-

[Texte]

are going to hold still for this, they deserve to have their heads examined.

Is it correct that the Cabinet is also reviewing the freight subsidy on flour and grain through Saint John and Halifax? When will that decision be made?

Mr. Giroux: At the moment, as I said at the last meeting, the Atlantic and East are now being looked at.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Turner is next. That will complete the first round. Then I will take a few questions from Mr. Dinsdale before we wrap it up.

Mr. Turner: Mr. Giroux, the members of the railroad unions are very concerned about safety and the condition of the tracks. They believe they are slowly being placed in the position of the American railroads; the track is slowly getting worse. Can you tell me who is responsible? Who does a widow of a departed railway employee sue because the railroads are not living up to the safety conditions and regulations? Can you sue the CTC? Can you sue the Transport Department? What do you do in a case when the railroads, your department, the CTC, all are not living up to the safety regulations and rules which they, in turn, set down?

Mr. Giroux: I would think first of all, Mr. Chairman—and I have Mr. Henderson here to correct me if I go wrong—if the railroad employees have a strong concern about the safety of a particular piece of track, or even tracks in general, they should advise the CTC of this situation; it is responsible for ensuring that there are safety standards and that those standards are being met by the railways. As you know, the CTC will undertake an inquiry or an investigation, I am sure. They will look into it and, if they come to the conclusion that, in fact, the tracks are in poor shape, they have the authority under the act to order the railways to meet the required standards. Then, if the railway employees are not happy with the recommendations of the CTC, I think their only recourse would be to challenge the order at other levels of review at the CTC. They could also, I think, proceed with Governor in Council. I do not know whether the safety side applies to it, but I think they also have the option of going to the Federal Court to ensure that the CTC does provide a different kind of conclusion. What I am trying to do is give you an idea of the process that probably should be followed on this for the railway employees to obtain satisfaction or at least to be sure that their complaints have been looked at.

Mr. Turner: Can you tell me, who am a former railway employee, why I should have to go through that process? All you have to do, sir, is drive down Highway 15 and the weeds are right up to the end of the ties. Now, if you get off a

[Traduction]

rence aux produits de sociétés étrangères qui sont en général des multinationales. Mais si les premiers ministres des provinces Atlantiques ne bronchent toujours pas, il faudrait peut-être leur examiner le «ciboulot».

D'autre part, est-il vrai que le cabinet est en train d'examiner la subvention du transport de la farine et des céréales de Saint-Jean à Halifax? Quand cette décision sera-t-elle prise?

M. Giroux: Comme je l'ai dit à la dernière réunion, il est en train d'examiner la situation des provinces de l'Est.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Le prochain intervenant sur ma liste est M. Turner, et il sera le dernier pour le premier tour. Lorsqu'il aura terminé, je laisserai M. Dinsdale poser quelques questions, après quoi nous tâcherons de lever la séance.

M. Turner: Monsieur Giroux, les membres des syndicats de cheminots sont très préoccupés par la sécurité et par l'état des lignes de chemins de fer. Ils ont l'impression que la situation est en train de se dégrader très lentement et que nos chemins de fer ressembleront bientôt aux chemins de fer américains. Pourriez-vous me dire qui en est responsable? Contre qui la veuve d'un cheminot tué parce que les chemins de fer ne satisfont pas aux règlements en matière de sécurité peut-elle intenter un procès? Contre la Commission canadienne des transports? Contre le ministère des Transports? Que peut-on faire étant donné que les chemins de fer, votre ministère et la CCT n'observent pas les règlements en matière de sécurité, règlements qu'ils ont eux-mêmes établis?

M. Giroux: Tout d'abord, monsieur le président (et M. Henderson qui est ici présent, pourra me corriger si j'ai tort), si certains cheminots se posent des questions au sujet de la sécurité d'un tronçon en particulier ou des chemins de fer en général, ils devraient en aviser la CCT. C'est cette dernière qui doit s'assurer qu'il existe des normes en matière de sécurité et que les compagnies de chemins de fer les respectent. Comme vous le savez, la commission entreprend des enquêtes. Si vous lui exposez un problème et si elle mène une enquête, si elle arrive à la conclusion que les rails sont en mauvais état, elle dispose de l'autorité nécessaire pour ordonner aux compagnies de chemins de fer de rectifier la situation. Si les plaignants étaient toujours insatisfaits des recommandations de la CCT, leur seul recours serait de remettre en question les ordres de la CCT auprès d'autres autorités. Ils pourraient par exemple se plaindre auprès du gouverneur en conseil. Je n'en suis pas certain pour ce qui est des questions de sécurité, mais je pense que ces personnes pourraient également déposer leur cas devant le tribunal fédéral pour s'assurer que la CCT modifie ses conclusions. Ce que j'ai essayé de faire c'est de vous donner une idée du processus que devraient suivre les cheminots pour obtenir satisfaction ou, du moins, pour s'assurer que l'on tient compte de leurs griefs.

M. Turner: Pourriez-vous me dire pourquoi un ancien employé des chemins de fer, comme moi, devrait avoir à suivre pareille procédure? Vous n'avez qu'à prendre la route 15 et vous pourrez vous-même constater que les mauvaises herbes

[Text]

caboose in the middle of the night and trip over some of these high weeds, you lose your life. This is unreal, unjust, and not called for in our modern society.

• 1100

It is not too long ago that the union appeared before the CCC; in fact, they took it to court. What they wanted to know were the regulations with respect to the length of sections and the number of men required for their up-keep. As Mr. Benjamin knows, every 10 or 11 miles had 5 men plus a foreman looking after a section. Now we have 60 miles, up our way in northern Ontario, with a travelling bus gang, and you wonder why the work is not being done, why you are having wrecks; and it is happening. You are going to have a serious one before long when somebody in a passenger train, and it could be a carload of passengers, lose their lives. It is a serious situation. Now, for God's sake, tell me who has to look after this so we can get them to enforce the law—because the employees are very, very unhappy.

Mr. Giroux: I would think, Mr. Chairman, first of all, that the unions presumably are putting this in front of the railways themselves, but it is a matter that, probably, we would be quite prepared to obtain as much documentation as we can for Mr. Turner on.

If the employees do not want to proceed with it, we would certainly, ourselves, ask the CTC, particularly in the area that you are talking about, which is Highway 15, to do an investigation of it just to see exactly what has to be done to bring it to a standard that would be acceptable.

Mr. Turner: Well, sir, who enforces the standards?

Mr. Giroux: It is the CTC.

Mr. Turner: Well, they are not doing their job. No matter where you go in this land, everybody is complaining. If you want to get out of the railroad system, why do you not say so—because you are spending money with one hand and you are not giving them the equipment to maintain the roadbed on the other hand.

Mr. Giroux: I was going to ask, Mr. Chairman, whether the CTC in fact will be coming in front of this committee. This is a matter that might well be taken up with them, because they will have people who will be able to explain just exactly how they proceed to do these kinds of activities.

Mr. Henderson wanted to add something.

Mr. K. Henderson: I think I can provide a little more background material for you, Mr. Turner. You really asked two questions in two different areas. One concerned weed control, and the answer that was given to you was quite specific in saying that the responsibility for the enforcement of the sections under the Railway Act that deal with weed control rest with the CTC. Those sections are really quite specific, and within the Railway Act they are Sections 219, 220 and 358.

[Translation]

arrivent jusqu'au bout des traverses. Si vous descendez d'un fourgon de queue en pleine nuit et si vous trébuchez dans ces mauvaises herbes, vous y perdez la vie. Ce genre de chose est injuste et tout à fait inadmissible dans notre société actuelle.

D'ailleurs, il n'y a pas très longtemps, le syndicat a comparu devant la CCT. L'affaire est même allée jusqu'au tribunal. Le syndicat voulait savoir quels règlements régissent la longueur des tronçons et le nombre de personnes requises pour leur entretien. Comme le sait bien M. Benjamin, il y a une équipe, composée de cinq ouvriers et d'un contremaître, tous les 10 ou 11 milles, et cette équipe est responsable de l'entretien d'un tronçon. Mais dans le nord de l'Ontario, il y a un tronçon de 60 milles qui est entretenu par une équipe qui se déplace en autobus. Et vous vous demandez pourquoi le travail n'est pas fait et pourquoi il y a des accidents! Il y aura un de ces jours un très grave accident: un passager ou tout un wagon de passagers y restera. La situation est très grave. Pour l'amour de Dieu, dites-moi qui est responsable de cela afin que nous puissions obliger ces gens à appliquer la loi. Les employés sont extrêmement mécontents.

M. Giroux: Je pense, monsieur le président, que les syndicats ont dû soulever le problème auprès de la direction des compagnies de chemins de fer eux-mêmes. Mais nous sommes prêts à obtenir pour M. Turner le maximum de renseignements à ce sujet.

Si les employés refusaient d'aller plus avant, nous entreprendrions nous-mêmes de soumettre le problème à la Commission canadienne des transports. Vous avez vous-même parlé de la route 15, et nous pourrions demander à la commission d'enquête afin de savoir quelles mesures doivent être prises pour assurer le maintien de normes acceptables.

M. Turner: Qui impose ces normes?

M. Giroux: La CCT.

M. Turner: Dans ce cas, elle ne fait pas très bien son travail. Où que vous alliez au Canada, tout le monde se plaint. Si vous vous désintéressez des chemins de fer, pourquoi ne le dites-vous pas. Car vous dépensez de l'argent d'une main mais vous ne donnez pas aux compagnies le matériel dont elles ont besoin pour maintenir les lignes en bon état.

M. Giroux: Monsieur le président, j'allais vous demander si les représentants de la CCT vont comparaître devant le Comité. Il serait peut-être opportun que vous discutiez de ces questions avec eux, car ils seraient mieux en mesure de vous expliquer exactement ce qu'ils font dans ce domaine.

Monsieur Henderson voudrait ajouter quelque chose.

M. K. Henderson: Monsieur Turner, je pense être en mesure de vous fournir quelques renseignements supplémentaires. Vous avez en fait posé deux questions concernant deux domaines bien différents. Vous avez parlé tout d'abord de l'élimination des mauvaises herbes. On vous a répondu très clairement que la responsabilité en la matière, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, relève de la CCT. Les articles 219, 220 et 358 de la Loi sur les chemins de fer traitent directement de cette

[Texte]

They deal specifically with the obligations on the part of the railway to attend not only to weed control but to culvert clearing, and so on. The responsibility for obliging the railways to attend to their responsibilities under those sections clearly resides with the CTC.

Now, Section 358 is rather interesting, in that that is a section that provides the authority for a municipality to enter into the right of way of a railway to attend to the problem of weed control and then charge back the cost to the railway. If there are instances of negligence or lack of appropriate attention on the part of the railway, clearly under the law there is a mechanism for dealing with it. The CTC is the agency responsible, and it should really be drawn to the CTC's attention.

The other point that you raised concerning the number of section men involved in the railway and the mileage that they are now responsible for compared to mileage in earlier days—most of the changes of that type have occurred through the collective process and through agreements that deal with technological change. Making a comparison with respect to manpower alone does not give, I think, the proper consideration to the impact of mechanization. The railways, in bringing change about, have to deal quite clearly with the unions and have to give the appropriate notice. There is avenue for discussion of all technological changes of that nature which relate to the responsibilities and the number of employees whose duties call for them to carry out certain tasks and the extent to which those duties and tasks and manpower change with time.

• 1105

The Vice-Chairman: A final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Are you aware, sir, that the CTC—you are supposed to operate this but, let us be honest about it, you are doing a hell of a poor job, because I get complaints all the time. You must be blind if you cannot walk along the railroad track and see what is going on. These railroads are getting away with murder, and you are doing nothing about it.

Now, are you aware that in 1951 there was a hearing before the CTC prescribing regulations with respect to the length of sections required to be kept in repair by employees of the railway companies, and the number of employees required for each section? It was file number 10170, and the case was dismissed in 1951. This is 1982.

Now, Mr. Benjamin is a former railroader, the same as I am, and it is unbelievable what is going on. They are running around here; they are working half time and the other time they are smoking. They are doing everything but what they are supposed to do, and nobody gives a damn any more. So if you do not take action, who the hell is going to take action? We are getting fed up with what is going on in the CNR and the CPR and all the railroads in Canada.

Some hon. Members: Hear, hear!

[Traduction]

question. Ils expliquent clairement les responsabilités des sociétés ferroviaires en matière d'enlèvement des mauvaises herbes, de dégagement des caniveaux, etc. Et c'est la CCT qui est responsable de veiller à ce que les compagnies de chemins de fer s'acquittent bien de leurs responsabilités.

L'article 358 est assez intéressant: il permet à une municipalité de pénétrer sur les emprises des voies pour les débarrasser des mauvaises herbes et d'envoyer par la suite la facture à la compagnie de chemins de fer concernée. Si donc la compagnie de chemins de fer est négligente ou ne prend pas les mesures qui s'imposent, la loi prévoit un autre mécanisme. Cependant, puisque c'est la CCT qui est l'organisme responsable, c'est à elle que vous devriez vous adresser.

L'autre point que vous avez soulevé concernait le nombre de personnes affectées à l'entretien et la longueur du tronçon dont ces personnes sont responsables à l'heure actuelle, par rapport à il y a quelques années. Je tiens à signaler que la plupart des changements intervenus dans ce domaine sont issus de négociations collectives et d'accords relatifs à l'évolution technologique. En ne tenant compte que de la main-d'œuvre, vous passez sous silence l'incidence de la mécanisation. Les compagnies de chemins de fer, lorsqu'elles veulent effectuer des changements, doivent traiter avec les syndicats et leur donner le préavis nécessaire. Il y a lieu de discuter de tous les changements d'ordre technique qui concernent le nombre d'employés et leurs responsabilités et la mesure dans laquelle les tâches et la structure de la main-d'œuvre changent avec le temps.

Le vice-président: Une dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur, êtes-vous au courant du fait que la CCT—votre ministère est censé diriger cet organisme mais, soyons honnêtes, vous vous acquittez très mal de votre tâche, parce que je ne cesse de recevoir des plaintes à ce sujet. Faut-il que vous soyez aveugle pour ne pas voir le piteux état de la voie ferrée. Les chemins de fer ne font absolument rien pour rectifier cette situation, et vous les laissez faire.

Maintenant, savez-vous qu'en 1951, il y a eu une audience devant la CCT au cours de laquelle on a précisé des règlements sur la longueur des tronçons devant être entretenus par les employés des chemins de fer, et le nombre d'employés nécessaires à chaque tronçon? Il s'agissait du dossier numéro 10170, et une fin de non recevoir a été rendue en 1951. On est maintenant en 1982.

Maintenant, M. Benjamin est un ancien cheminot comme moi, et ce n'est pas croyable ce qui arrive à l'heure actuelle. Les employés travaillent la moitié du temps et passent le reste de leur journée à fumer. Ils font tout, sauf ce qu'ils sont censés faire, et de toute façon, tout le monde s'en fiche. Alors, si vous n'intervenez pas, dites-moi donc qui va le faire à votre place? Nous en avons marre de voir ce qui se passe dans les compagnies de chemins de fer du Canada.

Des voix: Bravo!

[Text]

Mr. K. Henderson: Mr. Turner, the group that is before you today cannot take action because there is no authority under the law to take action; but I think clearly the authority exists, and the body to deal with this is the CTC. I suppose I can only suggest that the concerns you have—

Mr. Turner: Well, we have been to the CTC! We have been to Transport Canada. We have been to the unions. I have reams of stuff, but nothing happens.

All I am saying, for God's sake, is who looks after these things to get the problem rectified? And quit sloughing it off to the CTC! The CTC will rubberstamp whatever the railroads want, and it is unbelievable what is going on with these employees.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner.

An hon. Member: Mr. Horner should be in charge.

Mr. Turner: Well, he would do a hell of a better job than some of these guys.

The Vice-Chairman: This completes the first round. We were scheduled to adjourn at 11.00 o'clock, but since Mr. Dinsdale is a rare visitor to our committee I will allow him five minutes on the supplementary. Then we will adjourn.

Mr. Dinsdale: Thanks very much, Mr. Chairman. I have expressed my disappointment because there are no specifics in the wake of the International Year of Disabled Persons. After all, we are dealing with 10 per cent of the Canadian population. Now, I would like something specific in terms of manpower resources that have been assigned to review the *Obstacles* report. Is there anybody in place who has specific responsibility for implementing the recommendations of the report?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, there is a unit in Transport Canada, under the directorship of Miss Janice Tait, who is responsible for co-ordinating all of the activities related to the implementation of the report and also co-ordinating the work of the advisory committee that we were talking to you about, and the policies with respect to the disabled and the handicapped. She is the one in fact who is preparing Transport Canada's situation report on all of the recommendations of the first *Obstacles* report. She has those co-ordinating activities. On the actual projects that will go into place, whether they be in the Air Administration or the Surface Administration, they are undertaken by the administrations within the budgets that they have available.

You are quite right. The Department of Transport does not have a specific earmarked budget of funds for the transportation of the handicapped or the disabled. That, as an item appearing in the estimates, is not there. Where it does appear, though, is in the area of Professional and Special Services, where a number of studies and demonstration projects are taking place; in the areas of the VIA Rail capital budget, as I indicated to you previously, where there are specific amounts

[Translation]

M. K. Henderson: Monsieur Turner, le groupe qui comparaît devant vous aujourd'hui ne peut pas agir parce qu'il n'a pas la compétence pour agir en vertu de la loi. Cette compétence existe, bien sûr, mais cette question relève de la CCT. Je peux simplement suggérer que vos inquiétudes—

M. Turner: Nous nous sommes déjà adressés à la CCT! Nous nous sommes adressés également à Transports Canada, ainsi qu'aux syndicats. J'ai énormément de documentations, mais rien n'a été fait.

Tout ce que je veux savoir, c'est le nom de la personne ou de l'organisme qui doit s'occuper de cette question. Et cessez donc de rejeter la responsabilité sur la CCT! La CCT acceptera tout ce que leur disent les compagnies de chemins de fer, et j'ai de la peine à croire ce qui se passe vis-à-vis des employés en ce moment.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner.

Une voix: M. Horner devrait être le patron.

M. Turner: Eh bien, il serait bien plus compétent que certains des responsables.

Le vice-président: Nous voilà donc à la fin du premier tour. Nous devons lever la séance à 11h00, mais étant donné que M. Dinsdale assiste rarement à nos séances, je vais lui accorder cinq minutes maintenant. Ensuite, nous leverons la séance.

M. Dinsdale: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous ai déjà parlé de ma déception du fait qu'il n'existe aucune mesure précise destinée à aider les handicapés maintenant que l'Année internationale des handicapés vient de se terminer. Après tout, il s'agit de 10 p. 100 de la population du Canada. Je voudrais maintenant vous poser une question sur les ressources en main-d'oeuvre qui ont été affectées à l'étude du rapport *Obstacles*. Y a-t-il quelqu'un qui est chargé de mettre en oeuvre les recommandations du rapport?

M. Giroux: Monsieur le président, il existe un service de Transports Canada, dirigé par M^{lle} Janice Tait, qui coordonne toutes les activités relatives à la mise en oeuvre des recommandations du rapport et aussi le travail du comité consultatif que nous avons mentionné tout à l'heure avec les politiques sur les handicapés. C'est elle, en fait, qui prépare un rapport sur la situation au sein de Transport Canada en ce qui concerne la mise en oeuvre des recommandations du premier rapport *Obstacles*. Les fonctions de coordination relèvent d'elle. En ce qui concerne les projets qui seront lancés, qu'il s'agisse de l'Administration des transports aériens ou de l'Administration des transports de surface, la mise en oeuvre de ces projets relève des administrations appropriées dans la mesure où leurs budgets le leur permettent.

Vous avez tout à fait raison. Le budget du ministère des Transports ne contient aucune affectation de fonds destinée de façon précise au transport des handicapés. Cela n'existe pas, en tant que poste distinct, dans les prévisions budgétaires. Cela existe, toutefois, dans le domaine des services professionnels et spéciaux, où un certain nombre d'études et de projets pilotes sont en cours. Aussi, dans le budget d'immobilisations de VIA Rail, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, des fonds sont

[Texte]

earmarked for that purpose; in the budgets of CN Marine; in the various activities related to the federal-provincial discussions at the motor carrier committee; in the budgets of the Air Administration, in changes to airports and so forth; in the budget of Air Canada, of course, as a Crown corporation which undertakes whatever changes they will take. That is basically where you will find them. I think what we need to try to provide to you is to bring them all together and give you a sense of where they are, and I would hope that the report that is being prepared will be able to address that. If not, I will make sure that I relate to Miss Tait your concern about seeing the total package.

• 1110

The Vice-Chairman: A final question, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: All right, one question. Goodness, it will have to be a good one.

Have Miss Tait's resources been increased following the recommendation of the International Year of Disabled Persons? Is her budget up or is it down? There is a rumour that even her budget is down.

Mr. Giroux: I am not aware, since it does not come under my own responsibility, but I can get you that information, Mr. Dinsdale: the number of people who are working with her, what her budget is, what she is doing.

Mr. Dinsdale: She has to have certain funds to run a committee, with the additional responsibilities. Is Mr. Beauchemin taking special responsibility in this area?

Mr. Giroux: I am not aware of it. We will find out.

The Vice-Chairman: Before I adjourn, on the same topic, Mr. Giroux, how much co-operation is exercised between Transport Canada and the Canadian Transport Commission? I know that Miss Finestone, for example, who is in legal services, has been very much involved in this project, and I think the CTC has done independent work and has co-operated with Mr. Dinsdale's committee also on their report. Are you keeping in close contact with them? Are they sitting on your team? Do they have the fundings? Do they have the manpower?

Mr. Giroux: I do not know whether they have special manpower earmarked, but they certainly use some of their project officers to assist us. They did have a group that did a rather thorough study of the Newfoundland road-cruiser service, and their report is out right now. And we are working very closely with them in implementing this. We have also worked closely with them in the rail passenger area, as they were coming out with their decision on access, which has influenced the budget to VIA Rail. The CTC has also, I think, participated in some of the deliberations of the committee.

[Traduction]

destinés à cette fin; dans le budget du CN Marine; dans les diverses activités reliées aux discussions fédérales-provinciales du Comité sur les transports routiers; dans le budget de l'administration des transports aériens, relativement aux changements à effectuer dans les aéroports, etc.; dans le budget d'Air Canada, bien sûr, qui, en tant que société de la Couronne, apporte des modifications lorsqu'elles s'avèrent nécessaires. Voilà donc où les fonds se trouvent. Je pense que ce qu'il vous faut justement, c'est avoir une idée de ce que représentent ces fonds dans leur ensemble, et j'espère que le rapport en préparation pourra vous fournir de tels renseignements. Sinon, je m'assurerai que M^{lle} Tait est au courant de votre désir de connaître l'ensemble du financement.

Le vice-président: Une dernière question, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: D'accord, une dernière question. Il faudra qu'elle soit bonne alors.

Est-ce que les ressources de M^{lle} Tait ont été augmentées à la suite des recommandations des responsables de l'Année internationale des handicapés? Est-ce que son budget a été augmenté ou diminué? Le bruit court que son budget a été diminué.

M. Giroux: Je ne suis pas au courant de l'importance de son budget, étant donné que cette question ne relève pas de ma compétence, mais je peux obtenir ces renseignements, monsieur Dinsdale: c'est-à-dire, le nombre de personnes qui travaillent avec elle, son budget et ses activités.

M. Dinsdale: Il lui faut quand même certains fonds pour diriger un comité, étant donné que cela comporte des responsabilités supplémentaires. Est-ce que M. Beauchemin a des responsabilités spéciales dans ce domaine?

M. Giroux: Pas que je sache. Nous allons nous informer.

Le vice-président: Avant de lever la séance, je voudrais vous poser une question sur le même sujet, monsieur Giroux: quel degré de collaboration existe-t-il entre Transports Canada et la Commission canadienne des transports? Je sais que M^{lle} Finestone, par exemple, qui travaille au contentieux, a participé à ce projet, et je pense que la CCT a travaillé de façon indépendante et a collaboré avec le comité de M. Dinsdale sur le rapport de celui-ci. Est-ce que vous restez en liaison avec ces derniers? Est-ce qu'ils font partie de votre équipe? Est-ce qu'ils ont des fonds? Est-ce qu'ils ont la main-d'oeuvre nécessaire?

M. Giroux: Je ne sais pas s'ils ont une main-d'oeuvre spéciale, mais je sais qu'ils font appel à certains de leurs agents de projet pour nous aider. Il y avait un groupe qui a fait une étude très approfondie du Service des transports routiers à Terre-Neuve, et le rapport de ce groupe a été publié. Et nous travaillons de près avec ce groupe pour mettre en oeuvre les recommandations du rapport. Nous avons également collaboré étroitement avec ces mêmes personnes dans le domaine des services voyageurs, au moment de leur décision sur l'accessibilité, qui a également influencé le budget de VIA Rail. Je crois

[Text]

To answer your question, Mr. Chairman, yes, I think they are working actively and going in the same direction as Transport Canada on this.

The Vice-Chairman: No duplication?

Mr. Giroux: Hopefully not.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Giroux.

Mr. Turner: Mr. Chairman, on a point of order—

The Vice-Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: I have about 50 or 60 questions I would like to ask Mr. Giroux strictly on VIA. If I send them in the mail, will I get an answer within a week?

The Vice-Chairman: You can do one of three things, Mr. Turner. You can send them in the mail; you can ask them of the minister—I am sure Mr. Giroux will be here when the minister appears. You can give them to VIA's representative, who is sitting in here, or you can wait for VIA's estimates. So, choose one of four.

Mr. Turner: They are important questions and if we put them in the mail we—

Mr. Giroux: If Mr. Turner wants to send them to me, I will endeavour to give him as quick a reply as I can.

The Vice-Chairman: Mr. Turner, maybe you can give them to Mr. Giroux, with the understanding that he will ask these questions of the minister, so the minister can be forewarned.

Mr. Turner: When is the minister coming before the committee, sir?

The Vice-Chairman: Before the end of the month of May, probably.

Mr. Turner: I will take on the minister.

The Vice-Chairman: We adjourn the committee to the call of the Chair.

[Translation]

que la CCT a également participé à certaines des délibérations du comité.

Pour répondre à votre question, monsieur le président, oui, je crois que la CCT travaille activement dans le même sens que Transports Canada sur toutes ces questions.

Le vice-président: Il n'y a pas de double emploi?

M. Giroux: J'espère que non.

Le vice-président: Merci, monsieur Giroux.

M. Turner: Monsieur le président, puis-je invoquer le Règlement...

Le vice-président: Monsieur Turner.

M. Turner: J'ai environ 50 ou 60 questions que je voudrais poser à M. Giroux uniquement sur VIA Rail. Si je les lui fais parvenir par la poste, vais-je recevoir une réponse d'ici une semaine?

Le vice-président: Vous avez trois possibilités, monsieur Turner: vous pouvez les lui faire parvenir par la poste, vous pouvez les poser au ministre—je suis sûr que M. Giroux sera présent lorsque le ministre comparaitra; ou vous pouvez les passer du représentant de VIA Rail, qui est ici aujourd'hui, ou vous pouvez attendre les prévisions budgétaires de VIA Rail. Donc, en fait, vous avez quatre possibilités.

M. Turner: Il s'agit de questions très importantes et si je les lui fais parvenir par la poste, nous...

M. Giroux: Si M. Turner veut me les faire parvenir, je ferai l'impossible pour lui donner une réponse le plus vite possible.

Le vice-président: Monsieur Turner, vous pourriez peut-être donner ces questions à M. Giroux, qui les posera au ministre afin que celui-ci soit déjà au courant des questions lorsqu'il comparaitra.

M. Turner: Quand le ministre doit-il comparaître?

Le vice-président: Avant la fin de mai, probablement.

M. Turner: Je vais les poser au ministre.

Le vice-président: La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Robert Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Gaétan Belec, Deputy Administrator;
Mr. Arnold Tennenhouse, Director, Branch-Line Rehabili-
tation, Grain Transportation Directorate;
Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transporta-
tion;
Mr. Robert Tittley, Director, Rail Passenger.

Du ministère des Transports:

M. Robert Y.J. Giroux, administrateur, Administration
canadienne des transports de surface;
M. Gaétan Belec, administrateur adjoint;
M. Arnold Tennenhouse, directeur, Remise en état d'em-
branchements, Division du transport du grain;
M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire;
M. Robert Tittley, directeur, Services ferroviaires-voya-
geurs.

CANADA PARLIAMENT
1 2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 63

Thursday, May 20, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 63

Le jeudi 20 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 45, 50 and 55—Air
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 45, 50 et 55—
Programme des transports aériens sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Ellis
Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Corbin	Gourd
Dantzer	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Scott (<i>Hamilton—</i>
Mayer	<i>Wentworth</i>)
McDermid	Skelly
McRae	Turner—(20)
Nowlan	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, May 14, 1982:

Mr. Skelly replaced Mr. Parker;
Mr. Scott (*Hamilton—Wentworth*) replaced Mr. Dinsdale;
Mr. Forrestall replaced Mr. Crosby (*Halifax West*).

On Thursday, May 20, 1982:

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mrs. Côté.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 14 mai 1982:

M. Skelly remplace M. Parker;
M. Scott (*Hamilton—Wentworth*) remplace M. Dinsdale;
M. Forrestall remplace M. Crosby (*Halifax-Ouest*).

Le jeudi 20 mai 1982:

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M^{me} Côté.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 20, 1982

(102)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid and Skelly.

Witnesses: From the Canadian Union of Professional and Technical Employees, Aircraft Operational Group: Mr. C.J. Foster, Chairman and Michelle Swenarchuk, Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

The Committee resumed consideration of Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 MAI 1982

(102)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid et Skelly.

Témoins: Du Groupe de la navigation aérienne du Syndicat canadien des employés professionnels et techniques: M. C.J. Foster, président et Michelle Swenarchuk, conseiller.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fasc. no 56*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 45, 50 et 55—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h07, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, May 20, 1982

• 1538

The Chairman: Order please. Again I remind members of committee we can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the official opposition party. We now have representatives from both those parties, so we shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. With your consent we shall revert to Votes 45, 50, and 55, Air Transportation. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 45—Air Transportation—Operating Expenditures.....\$249,431,000

Vote 50—Air Transportation—Capital Expenditures.....\$100,411,000

Vote 55—Air Transportation—Grants and Contributions listed in the Estimates.....\$24,068,000

The Chairman: You will find these votes listed in your blue book. Is it the wish of the committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed? Fine. We have with us this afternoon the Canadian Union of Professional and Technical Employees, Aircraft Operational Group. I would like to welcome Mr. C.J. Foster, who is the chairman of the group. He has with him this afternoon Ms Swenarchuk, whom I believe members of the committee have met before. Mr. Foster, welcome to the committee. Before I ask you to present your views, I do want to put on the record and caution you that we are not prepared to hear concerns you may have with regard to labour management problems, if there are such. We are interested in matters of safety and policy only. That is all the mandate we have, as a matter of fact. Having said that, sir, I would ask you now to proceed with your comments to the committee.

• 1540

Mr. C.J. Foster, (Chairman, Aircraft Operational Group, Canadian Union of Professional and Technical Employees): Thank you, Mr. Chairman and members. As you are well aware, the Dubin report identified the deficiencies in the air transportation system and made some 247 recommendations which he considered necessary to improve safety in the aviation industry. The latest figures I have available on Canadian aviation indicate that there are almost 23,000 aircraft on the Canadian civil aircraft registry. There are approximately

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 20 mai 1982

Le président: A l'ordre. Je rappelle aux membres du Comité que nous pouvons recueillir un témoignage sans quorum pourvu que soient présents des représentants du parti au pouvoir et du parti qui forme l'opposition officielle. Nous avons ces représentants, et reprenons donc l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal de l'année financière close au 31 mars 1983. Si vous le voulez bien, nous revenons aux crédits 45, 50 et 55, Transport aérien. La proposition est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 45—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement.....\$249,431,000

Crédit 50—Transports aériens—Dépenses en capital.....\$100,411,000

Crédit 55—Transports aériens—Subventions et contributions inscrites au Budget.....\$24,068,000

Le président: Ces crédits figurent dans votre Livre bleu. Le Comité souhaite-t-il étudier ces crédits tous ensemble.

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté. Très bien. Nous recevons cet après-midi le Syndicat canadien des employés professionnels et techniques, Groupe de la navigation aérienne. Je souhaite la bienvenue à M. C.J. Foster, le président du groupe. Il est accompagné de Mad. Swenarchuk, que les membres du Comité ont déjà, je crois, rencontrée. Monsieur Foster, bienvenue au Comité. Avant de vous inviter à exposer votre point de vue, je tiens à établir et à vous prévenir que nous ne sommes pas disposés à entendre de doléances au sujet des problèmes de gestion de la main-d'oeuvre, s'il en est. Nous ne nous occupons que de questions de sécurité et de politique. C'est le mandat qui nous a été confié. Cela étant, monsieur, je vous prie d'entamer les observations que vous voulez faire devant le Comité.

M. C.J. Foster (président, groupe de la navigation aérienne, Syndicat canadien des employés professionnels et techniques): Merci, à vous monsieur le président, et à vous les membres. Comme nous le savons tous, le rapport Dubin fait état des lacunes du réseau de transport aérien et a soumis quelque 247 recommandations qu'il jugeait nécessaires à l'amélioration de la sécurité dans l'industrie aérienne. Selon les données les plus récentes dont je dispose sur l'aviation canadienne, près de 23,000 aéronefs sont inscrits au registre de l'aéronautique

[Texte]

60,000 pilots. We are responsible for over 1,100 airports. We have 884 Canadian air carriers operating in Canada. In addition, we have 808 foreign air carriers operating into Canada each year, for which we have some responsibility. The aircraft industry employs in excess of 40,000 people. They generate revenue in excess of \$2.7 billion. There is also an aircraft manufacturing industry in this country employing 31,000 people with sales in excess of \$1 billion.

The aerospace industry employs 42,000 people, and has sales in excess of \$1.7 billion. Mr. Justice Dubin noted that Canadians, per capita, fly more than any other people in the world. The responsibility for supervising all matters connected with aeronautics rests with the Minister of Transport, and he exercises his authority through the Canadian Aeronautics Transportation Administration, which employs approximately 380 civil aviation inspectors. These employees provide the regulatory and air navigation services required to ensure the safety of every Canadian who uses air transportation.

Transport Canada recently completed a study on manpower requirements to provide this regulatory and air navigation service activity. The study indicates that there is a requirement for approximately 150 more inspectors. These are the people who inspect the air carriers, carry out the enforcement action, calibrate the airways, inspect the airports and conduct all matters related to safety within Canada, aviation safety that is. However, because of government spending restraints, there is now an ongoing study now to determine whether the original study is valid. As an example of our inability to come to grips with the safety matters that Mr. Dubin raised, all functional reviews, which is the activity carried out by headquarters in the regions to ensure that all the airport inspections, all the monitoring requirements, all the calibration and all matters related to safety, are being carried out by the regions.

• 1545

This is the window that headquarters look through to ensure that safety policies are being carried out. However, these activities have been suspended. This means that headquarters are unable to ascertain whether regions are carrying out the directives and policies that have been put in place by Transport, or if they are being adhered to. It is a well-known fact that, during the past several years, the regional headquarters have only completed 60 per cent or 70 per cent of their commitments.

It is worthwhile to note that Transport Canada has, to some extent, addressed the manpower problems, especially since Mr. Dubin's recommendations. However, there is evidence that, despite some effort to increase the number of inspectors, the spending restraint considerations have made this effort ineffectual. As an example, in one region they hired five additional enforcement officers. However, they have neither the transportation requirements nor the travel budget to let these people leave their headquarters area. Hence, they are restricted to the

[Traduction]

civile canadienne. On compte environ 60,000 pilotes. Nous sommes en charge de plus de 1,100 aéroports. Nous avons 884 transporteurs aériens canadiens faisant affaires au pays. En outre, nous assumons une certaine responsabilité à l'endroit des 808 transporteurs aériens étrangers qui exploitent le marché canadien chaque année. L'industrie aéronautique emploie plus de 40,000 personnes. Elle produit des revenus de plus de 2.7 milliards de dollars. Notre pays compte en plus une industrie manufacturière aéronautique qui emploie 31,000 personnes, et dont le chiffre d'affaires dépasse le milliard de dollars.

L'industrie aérospatiale fournit de l'emploi à 42,000 personnes, et son chiffre d'affaires dépasse 1.7 milliard de dollars. Le juge Dubin a souligné que, selon les données par habitant, les Canadiens sont les plus grands utilisateurs de services aériens au monde. Le ministre des Transports supervise toutes les questions touchant l'aéronautique, et exerce son autorité par l'Administration canadienne des transports aériens qui compte environ 380 inspecteurs d'aviation civile. Ces employés assurent les services de réglementation et de navigation aérienne et veillent à la sécurité de tout Canadien qui utilise les services de transport aérien.

Transports Canada vient de terminer une étude sur la main-d'oeuvre dont il faudrait disposer pour mener à bien ces activités du service de réglementation et de navigation aérienne. L'étude révèle qu'il faut environ 150 inspecteurs de plus. Ces employés procèdent à l'inspection des services fournis par les transporteurs aériens, prennent les mesures de mise en application, fixent les couloirs aériens, font l'inspection des aéroports et s'occupent de toutes les questions touchant la sécurité aérienne au Canada. Toutefois, à cause des compressions budgétaires du gouvernement, une nouvelle étude vient d'être entreprise pour établir le bien-fondé de la première. Voici un exemple de notre incapacité à bien cerner les questions de sécurité soulevées par M. Dubin: tous les examens fonctionnels, c'est-à-dire les activités du bureau central dans les régions touchant les inspections d'aéroports, toutes les exigences de surveillance, tout le calibrage et toutes les questions relatives à la sécurité, sont effectués par les régions.

C'est de cette façon que le bureau central s'assure de la mise en application des directives de sécurité. Toutefois, comme ces activités sont en suspens, le bureau central ne peut pas vérifier si les régions respectent les directives et politiques mises en place par Transports Canada, ni s'il en est tenu compte. Il est bien connu que, depuis plusieurs années, les bureaux régionaux n'ont respecté que de 60 à 70 pour cent de leurs engagements.

Il y a lieu de souligner que Transports Canada s'est, dans une certaine mesure, penché sur les problèmes de main-d'oeuvre, surtout depuis les recommandations de M. Dubin. Toutefois, il est manifeste que l'effort consenti pour accroître le nombre d'inspecteurs a été grandement gêné par les restrictions budgétaires. Par exemple, une région a embauché cinq nouveaux agents de mise en application. Toutefois, ni les exigences en matière de transport ni le budget déplacement ne leur permettent de quitter leur zones d'attache. Par consé-

[Text]

local office, carrying out a paper exercise. The same problem has been noted in at least one other region. Reductions in these budgets have made it impossible to utilize the increase in manpower.

In recommendation 81, Mr. Dubin emphasized the need for training of qualified personnel in the inspector role of Transport Canada. There are indications that this training has been severely curtailed in all regions. Inspectors are not receiving adequate flight training to remain current with the technology. For example, take the air carrier inspectors. These are the people who inspect the air carriers; they were an outgrowth of the Gibson report after the DC-8 crash in Toronto—I believe that was in 1970. They are the people who look at the flight crew capabilities, the maintenance facilities, and the general operating capabilities of the air carrier. The lack of training has severely restrained and restricted their ability to carry out their duties.

Consequently, the industry is not receiving the same degree of attention that it received one or two years ago, despite some increases in staff.

In addition, there is an air navigation order, to be put in place shortly, which states the standard of operation for general aviation. This refers to all aircraft activities not related to a major air carrier. This deals with the corporate fields, the private fields, and other people who are not carrying out an air transportation function for hire and reward. The budget for training has been so severely restricted that those responsible for the regulatory activity are unable to obtain their training. Hence, the implementation of the air navigation order is in jeopardy. An example: a training budget of \$315,000 was struck for this particular item. They have been authorized to spend \$90,000. This will severely limit their ability to provide the safety service required.

• 1550

The effect of this budgetary restraint on Transport Canada's abilities to come to grips with their problems will eventually have a severe impact on safety. The country is in an economic recession, and these companies are forced to review their budgets and cut their costs as much as possible. One of the most likely areas in which their budgets will be reduced is in the areas of maintenance and training.

Transport Canada, if it is truly to meet its obligations with regard to safety, should be increasing the amount of surveillance and inspection during these times of short money supply. The impact of Transport Canada's inability to meet its commitments may well not be felt for several years. The decisions and actions we take today—our inability to act today—may not be reflected in the accident statistics for a considerable length of time. We in the AOG concur that government spending must be restricted, but let us not restrict it in areas where it is going to have a severe impact on the 50 million Canadians who use the air transportation industry yearly.

[Translation]

quent, ils sont rivés au bureau local, ne remplissant des fonctions que sur papier. Le même problème a été relevé dans une autre région au moins. Les réductions imposées à ces budgets empêchent l'utilisation du personnel nouvellement recruté.

Dans la recommandation 81, M. Dubin insiste sur la nécessité de former du personnel qualifié pour assumer le rôle d'inspection confié à Transports Canada. Il y a lieu de croire que cette formation a été grandement réduite dans toutes les régions. Les inspecteurs ne reçoivent pas la formation nécessaire pour suivre l'évolution technologique. Prenons le cas des inspecteurs dont relèvent les transporteurs aériens: ils sont une résultante du rapport Gibson présenté après l'écrasement d'un DC-8 à Toronto, en 1970 il me semble. Ces employés vérifient les capacités de l'équipage de vol, les installations d'entretien et le potentiel d'exploitation global du transporteur aérien. L'insuffisance de la formation a gravement réduit leur efficacité.

Par conséquent, l'industrie ne reçoit pas autant d'attention qu'il y a un an ou deux, malgré une certaine augmentation du nombre d'employés.

En outre, une ordonnance de l'aviation aérienne, qui sera mise en application sous peu, fixe les normes d'exploitation pour l'ensemble de l'aviation. Elle vise toutes les activités aériennes qui ne concernent pas un gros transporteur aérien. Elle vise les activités des sociétés, du secteur privé et d'autres intéressés qui ne font pas de transport aérien contre rémunération. Le budget de la formation a été amputé de façon si draconienne que les responsables de la réglementation ne peuvent acquérir leur formation. La mise en application de l'ordonnance relative à la navigation aérienne est donc compromise. Par exemple, un budget de formation de \$315,000 a été prévu pour ce poste précis. Or, on n'a été autorisé à dépenser que \$90,000. Le potentiel de prestations de services de sécurité s'en trouvera gravement amoindri.

A cause de cette restriction budgétaire, Transports Canada sera bien moins en mesure de résoudre ces problèmes, et la sécurité en subira de lourdes conséquences. Le pays est en état de crise économique, et ces sociétés sont contraintes de revoir leurs budgets et de réduire leurs coûts au minimum. Le poste budgétaire le plus susceptible d'être sacrifié est celui de l'entretien et de la formation.

Pour vraiment respecter ses obligations en matière de sécurité, Transports Canada devrait accroître les activités de surveillance et d'inspection en ces temps de contraction de la masse monétaire. Il se pourrait bien que les conséquences de l'incapacité de Transports Canada à respecter ces obligations ne se fassent pas sentir avant plusieurs années. Les décisions et les mesures que nous prenons aujourd'hui, notre impuissance à agir maintenant, peuvent pendant très longtemps ne pas sembler avoir d'incidence sur les données statistiques relatives aux accidents. Nous du groupe de la navigation aérienne estimons que les dépenses gouvernementales doivent être réduites, mais non pas dans des domaines où ces coupures risquent d'avoir de

[Texte]

Mr. Justice Dubin, in his letter of submission to the Minister of Transport, stated:

The Inquiry has disclosed that there is much to be done to improve Canada's aviation safety record and to forestall any diminution of aviation safety in the future. The task ahead must be approached with a sense of urgency. I am confident that the challenge can and will be met.

In addition, Transport Canada operates the second-largest fleet of aircraft in Canada. The aircraft operation groups have been convinced, for a number of years, that we have a serious safety problem. I believe that our concerns are well substantiated in Volume II of Mr. Dubin's report. He devoted a complete chapter to this subject.

In August 1980, the Aircraft Operations Group made an appeal to Transport Canada regarding our safety record. We listed the major accidents that had happened in a two-year period and, to update this slightly to today, since May 1979 Transport Canada in its own operation has had seven fatalities. We have lost two fixed-wing aircraft, and our letter—in which we say five serious accidents involving two fatalities—as of yesterday, we can update to say six helicopter crashes, involving three fatalities.

As of yesterday, which information I received at noon hour of the day that we lost this aircraft—as a matter of interest we ask that we have observer status on the accident investigation. As of one hour ago, we have been denied this right to observe. Certainly, CALPA or any of the major airlines when they have an accident are entitled to observer status, not to interfere with the accident, but to be able to apprise themselves of the facts that are there so that they can react themselves. We have been denied that privilege.

• 1555

As a matter of interest, since 1978 there has been a serious increase in helicopter accidents. In 1978 we had 73 helicopter accidents. In 1979 we had 81. In 1980 we had 82. In 1981 we had 108 accidents: that represented a 32 per cent increase of helicopter accidents in one year.

The Chairman: By what amount did the absolute number of helicopters increase in that period?

Mr. C.J. Foster: I have no figures on that at the moment; but I do know that in the past year, 1981, because of the economic climate, the helicopter operations have declined since 1980. Some of our major helicopter operators—as an example, the logging industry in British Columbia has been very, very slow for perhaps two years now, and they are a major user. Okanagan have restricted their major operations. They are laying people off. In 1981, I would believe—and I can only offer you an opinion here—that we have had a decline in the number of helicopter hours flown in Canada. Those figures are available; I have not got them in my—

[Traduction]

graves répercussions pour les 50 millions de Canadiens qui chaque année font appel à l'industrie du transport aérien.

Monsieur le juge Dubin, dans sa lettre de présentation au ministre des Transports affirmait que:

L'enquête a révélé qu'il reste beaucoup à faire pour améliorer le dossier sécurité aérienne du Canada, et en empêcher toute détérioration à l'avenir. Il faut se mettre à la tâche de toute urgence. Je crois que le défi peut être relevé, et qu'il le sera.

En outre, Transports Canada exploite la deuxième flotte aérienne en importance au Canada. Les groupes de navigation aérienne savent parfaitement depuis nombre d'années que nous avons un grave problème de sécurité. J'estime que nos préoccupations sont très bien exposées au volume II du rapport de M. Dubin. Il y a consacré tout un chapitre.

En août 1980, le groupe de la navigation aérienne a interjeté appel auprès de Transports Canada relativement à notre dossier sécurité. Nous avons relevé les accidents majeurs survenus au cours d'une période de deux ans, et en guise de mise à jour rappelons que depuis 1979 les services de Transports Canada ont eux-mêmes enregistré sept pertes de vie. Nous avons perdu deux aéronefs à voilure fixe, et pouvons mettre à jour, en date d'hier, la lettre où nous parlons de cinq accidents graves ayant causé deux décès pour parler maintenant de six écrasements d'hélicoptères et de trois pertes de vie.

Hier, ayant appris à midi que nous avions perdu cet aéronef, nous avons demandé de participer en tant qu'observateur à l'enquête sur cet accident. De même qu'il y a une heure, on nous a refusé le droit d'être observateurs. Assurément, la CALPA ou n'importe quelle compagnie aérienne importante, se voient attribuer le statut d'observateur, non pas pour s'interposer dans l'accident, mais pour prendre connaissance des faits et pouvoir réagir en conséquence. On nous a refusé ce privilège.

Il est également bon de savoir que, depuis 1978, il y a eu un important accroissement dans le nombre d'accidents d'hélicoptères. En 1978, il y a eu 73 accidents d'hélicoptères, en 1979, 81, en 1980, 82 accidents, et en 1981, 108 accidents, soit un accroissement de 32 p. 100 par année.

Le président: De combien exactement s'est accru le nombre d'hélicoptères pendant cette période?

M. C. J. Foster: Je n'ai pas de chiffre pour le moment, mais je sais que l'année passée, en 1981, à cause de la situation économique, le nombre d'opérations par hélicoptère a décliné depuis 1980. Certains des principaux utilisateurs d'hélicoptères, comme par exemple l'industrie du bois en Colombie-Britannique a été très, très ralenti depuis peut-être deux ans, et elle constitue un utilisateur de première importance. Okanagan a diminué ses opérations importantes. Il licencie le personnel. Je penserais qu'en 1981, et là je ne peux vous donner que mon opinion personnelle, il y a eu un déclin dans le nombre d'heures d'hélicoptère volées au Canada. Les chiffres sont disponibles, je ne les ai pas en main.

[Text]

The Chairman: I only asked the question, Mr. Foster, because I think the figures you gave would probably have more meaning if we could express them in a percentage of—

Mr. C.J. Foster: I will make an effort to get these numbers and provide them if you so desire, sir.

The Chairman: Thank you.

Mr. C.J. Foster: As a matter of fact, regarding our own accidents, we packaged this, we sent it to the minister, and the letter in essence reads:

This is in reference to your letter of 10th of February, 1982...

—this is dated March 12—

...concerning aviation safety within Transport Canada's Flight Services.

I have discussed this matter with my Advisory Committee on the Dubin's Recommendations, and the committee intends to submit a report on its examination of the Flight Services operation by the middle of March. When I have reviewed the report I will send you a copy, together with a copy of Flight Services action plan to complete the compliance with Air Navigation Order Series VII...

the commercial standard.

It goes on, which really does not concern this. However, we are now May 15; we still have not received the reply we were promised in the middle of March.

We are now faced with another accident. We are seriously concerned.

If I can quote from another document, a letter, and this had to do with the crash of CAS and the investigation.

The Chairman: The crash of what, sir?

Mr. C.J. Foster: Of the A90 crash in Montreal, which lost a wing. We had two fatalities. It was May 1, 1979.

The Chairman: Thank you.

Mr. C.J. Foster: We still are awaiting the coroner's inquest, which we expect shortly. This letter is dated September 28, 1981, and it deals with the maintenance, one of the areas we were seriously concerned about. If I may paraphrase it a bit here it says, however, if the question were asked what corrective and enforcement action had been taken by OCAE, the airworthiness people in Toronto, our answer could cause embarrassment and possible immediate claims of an action and protection of DOT personnel.

• 1600

With the imminent release of the Dubin commission report on airworthiness, it is bound to be scrutinized by the industry and criticisms published. We should be prepared to answer these criticisms and be able to document the action taken. You

[Translation]

Le président: Je vous ai posé cette question, monsieur Foster, parce que je pense que les chiffres que vous avez donnés auraient probablement plus de signification s'ils étaient en termes de pourcentages de...

M. C. J. Foster: Je vais tâcher d'obtenir ces chiffres et de vous les fournir, monsieur.

Le président: Merci.

M. C. J. Foster: En ce qui concerne nos propres accidents, nous avons rassemblé les données, les avons envoyées au ministre, et la lettre, en essence, se lit comme suit:

Suite à votre lettre du 10 février 1982...

...cette lettre est datée du 12 mars...

...concernant la sécurité de l'aviation au sein des services aériens de Transport Canada,

J'ai abordé cette question avec le Comité consultatif sur les recommandations Dubin, et le comité entend soumettre un rapport vers le milieu de mars sur les résultats de son enquête sur les opérations des Services aériens. Quand j'aurai révisé le rapport, je vous en ferai parvenir une copie, ainsi qu'une copie du plan d'action des Services aériens visant à se conformer aux Air Navigation Order Series VII,

qui constituent les normes commerciales.

Toutefois, nous sommes maintenant le 15 mai; nous n'avons pas encore reçu la réponse qui nous avait été promise pour le milieu de mars.

Nous sommes maintenant confrontés à un autre accident qui nous touche très sérieusement.

Puis-je m'appuyer sur un autre document, une lettre, concernant l'écrasement du CAS et l'enquête.

Le président: L'écrasement de quoi, monsieur?

M. C. J. Foster: L'écrasement à Montréal du A90 qui a perdu une aile. Il y a eu deux victimes. C'était le 1^{er} mai 1979.

Le président: Merci.

M. C. J. Foster: Nous attendons encore l'enquête du coroner qui ne devrait pas tarder à nous parvenir. Cette lettre est datée du 28 septembre 1981 et elle concerne l'entretien, secteur qui nous préoccupe très sérieusement. Si je peux la paraphraser un peu, disons qu'elle pose en substance la question de savoir quelles mesures correctives et quelles modalités d'application ont été adoptées par l'OCAE, c'est-à-dire par le personnel de la navigabilité à Toronto. Notre réponse pourrait causer un certain embarras et éventuellement susciter des réclamations immédiates de la part du personnel du ministère des Transports pour que des mesures soient prises afin de le mieux protéger.

Avec la publication prochaine du rapport de la Commission Dubin sur la navigabilité, on peut s'attendre à ce qu'il soit examiné de très près par l'industrie et que les critiques soient publiées. Nous devons donc nous préparer à répondre à ces

[Texte]

may feel that sufficient has been done, but it is my recommendation that consideration be given to disciplinary action against the persons concerned.

To the best of my knowledge, to this date, there has been no disciplinary action. There has been no enforcement action. The question is staying in limbo.

The Chairman: Mr. Foster, was that letter written by your group?

Mr. C.J. Foster: No, sir, that was written by somebody from the airworthiness group to his superior.

The Chairman: Will you table a copy of that letter with us, please?

Mr. C.J. Foster: Yes, sir.

The Chairman: So we can identify it.

Mr. Ellis: Excuse me, Mr. Chairman. Are you talking about Charlie-Alpha-Sierra or Charlie-Alpha-Hotel—the aircraft?

Mr. C.J. Foster: Charlie-Alpha-Sierra.

Mr. Ellis: Okay.

Mr. C.J. Foster: Mr. Chairman, that concludes my formal presentation. I would be pleased to answer any questions I can.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Foster.

I have a few questions I would like to put, but I am going to hold off, with the exception of one. When you were referring to the downturn in the economy and the likelihood of a review of budgets and cuts by the air industry, you suggested that the likeliest area for cuts would be in the reduction of maintenance and training. Have you past experience on which to base that suggestion?

Mr. C.J. Foster: Let me suggest that a company has put out a capital investment for an airplane and, if they borrow money, interest rates have been high for the last two years. The price of fuel has gone up each year yet, hour for hour, that aircraft is going to use the same amount of fuel, it is going to take the same number of crew to operate it. Where do they reduce their budget? They cannot cut back on fuel to the point where it is dangerous, that would be foolhardy. You must do it where it is more hidden. What better place to do it than in a training program or just by extending the maintenance hours a few hours, have a sharp pencil when you log the time—pick up an hour here, an hour there, an hour someplace else. When you are talking about aircraft, especially the large aircraft, you are talking several thousand dollars per hour, whether you are talking training or whether you are talking maintenance. Where else can you hide, if it is an evasion of the regulations or something? It is the only area possible.

[Traduction]

critiques et être capables de fournir des arguments pour justifier les mesures prises. On a peut-être l'impression d'avoir fait suffisamment, mais je recommanderais qu'on considère la possibilité d'instituer une action disciplinaire contre les personnes concernées.

Autant que je sache, jusqu'à maintenant, il n'y a jamais eu de mesures disciplinaires. On n'a pas pris de mesures pour faire appliquer les lois. La question est complètement restée dans l'ombre.

Le président: Monsieur Foster, cette lettre était-elle écrite par votre groupe?

M. C.J. Foster: Non, monsieur, elle était écrite par quelqu'un de la navigabilité à son supérieur.

Le président: Pourriez-vous présenter une copie de cette lettre, s'il vous plaît?

M. C.J. Foster: Oui, monsieur.

Le président: Ainsi nous pourrions mieux nous l'identifier.

M. Ellis: Excusez-moi, monsieur le président, parlez-vous de Charlie-Alpha-Sierra ou Charlie-Alpha-Hotel—l'avion?

M. C.J. Foster: Charlie-Alpha-Sierra.

M. Ellis: D'accord.

M. C.J. Foster: Voilà, monsieur le président, j'ai terminé mon intervention; il me fera plaisir de répondre aux questions, si je peux.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Foster.

Il y a quelques questions que j'aimerais poser, mais je vais attendre un peu, à l'exception toutefois de l'une d'entre elles. Lorsque vous parliez de la récession économique, de la possibilité que les budgets soient révisés et que des coupures soient effectuées dans l'industrie aérienne, vous disiez que le secteur le plus approprié pour opérer ces coupures seraient de réduire les frais d'entretien et d'entraînement. Ces suggestions se fondent-elles sur une expérience passée?

M. C.J. Foster: Pour une compagnie qui a engagé un capital pour un avion, et dans l'éventualité où elle emprunte de l'argent, les taux d'intérêt ces deux dernières années ont été élevés. Le prix du carburant n'a cessé d'augmenter chaque année et, heure pour heure, l'avion utilise la même quantité de carburant, et l'équipage pour le faire fonctionner reste le même. Où peuvent-ils réduire leur budget? Il serait insensé de couper sur le carburant au point que la situation devienne dangereuse. Il faut donc couper là où on peut le faire plus discrètement. Y a-t-il un meilleur endroit pour couper que dans les programmes d'entraînement ou en allongeant les heures d'entretien de quelques heures, en étant strict lors de l'élaboration de l'horaire, prélevant une heure ici, une heure là, une heure quelque part ailleurs. Quand vous parlez d'aviation, et en particulier des gros avions, vous parlez de plusieurs milliers de dollars par heure, que vous parliez de l'entraînement ou de l'entretien. Où pouvez-vous couper ailleurs, si cela doit aller à l'encontre des règlements? C'est le seul secteur possible.

[Text]

I think this was quite apparent in the northern Ontario report, several years ago, where we started to look closely at the province's aviation. They were neglecting maintenance, they were neglecting flight training, they were doing all these bad things. It was leading to a very, very significant accident rate. These are the areas that are not obvious to the paying public. They are only obvious to those who do a detailed inspection to find out precisely what those people are doing. Certainly if I were in the business and I intended to hide something, that is where I would do it.

The Chairman: I could pursue that one, but I am going to go to—

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I would like a supp on that, if I might, with your permission—

The Chairman: Surely, go ahead.

Mr. McDermid:—since we are on that subject. That is the thing I underlined here as well. That is a damning indictment of all airline companies—

The Chairman: I think it is too.

Mr. McDermid:—and it is a very, very dangerous accusation to make without backup material. Now, you said that for them to back off on fuel, would be a very dangerous and foolish thing to do. Might I suggest that backing off on maintenance is a dangerous and foolish thing to do as well. If you are going to make a statement like that—I mean, that is just saying that companies are sneaky and they are bad and that is where they are going to do it.

• 1605

I do not think we can take that kind of testimony here, with the greatest respect, Mr. Foster, unless you can show to us where companies have, in fact, done that. Now if you are talking about some of the small companies in the north, that have been bending the rules a little bit, from a report that was produced a few years ago. If that is what you are basing this accusation on, that is one thing. Even then you are telling me that inspection has not improved since then and I would gather that is your point. But to make an indictment of companies, period—that is what your statement here says that I have in front of me, that is where they are going to do it.

My God, if the media get hold of that, they will have a field day with it. And because of that, this will cause great consternation to the travelling public, so I think it is incumbent upon you to present us with some facts before you make that kind of a statement.

Mr. C.J. Foster: What I am saying, sir, is that—perhaps I articulated it poorly—if there is to be this type of thing, this is the logical place to look, and I think we must guard against this. I am not saying they will do it. Obviously, reputable companies are going to play the game very, very straight. But it seems to me that Mr. Dubin has disclosed abundant evidence that a lot of things that should not be going on are going on. We have not caught them in the past, because we have not

[Translation]

Je crois que c'était la même chose dans le rapport du nord de l'Ontario, il y a plusieurs années, quand on a commencé à regarder attentivement ce qui concerne l'aviation de la province. On y négligeait l'entretien, l'entraînement en vol, et tout à l'avenant. Cette situation a mené à un taux d'accident très, très élevé. Ce sont des secteurs qui ne sont pas évidents pour le public qui paie. Ils ne sont évidents que pour ceux qui examinent en détails pour voir ce que ces gens font. Il est bien évident que si j'étais à leur place et que je veuille cacher quelque chose c'est ce que je ferais.

Le président: Je pourrais continuer là-dessus, mais je vais passer . . .

M. McDermid: Monsieur le président, j'aimerais intervenir sur cette question, si je peux, avec votre permission . . .

Le président: Certainement, allez-y.

M. McDermid: . . . puisque nous en sommes sur ce sujet. C'est ce que je soulignais tout à l'heure. Il pèse une terrible accusation sur toutes les compagnies aériennes . . .

Le président: C'est bien ce que je pense aussi.

M. McDermid: . . . et c'est une accusation vraiment, vraiment dangereuse à porter lorsqu'on ne possède pas la documentation nécessaire pour l'étayer. Maintenant vous disiez que pour eux, couper sur le carburant serait une chose très dangereuse et insensée. Puis-je vous dire que couper sur l'entretien est également une chose très dangereuse et insensée. Si vous avancez des choses pareilles, cela équivaut à dire que les compagnies sont sournoises, qu'elles ont de mauvaises intentions et que c'est précisément ce qu'elles vont faire.

Je ne pense pas, M. Foster, que nous puissions attacher beaucoup d'importance à ce témoignage, à moins que vous puissiez nous démontrer que certaines compagnies ont réellement fait cela. Maintenant, si vous parlez d'après un rapport qui a été publié il y a quelques années sur certaines petites compagnies dans le nord qui ont contourné les règlements et si vous fondez votre accusation là-dessus, c'est une chose. Vous disiez aussi que depuis lors, la qualité de l'inspection n'a pas été améliorée, et j'en conclus que c'est là où vous vouliez en venir. Mais on est en train de porter une accusation contre les compagnies, si j'en juge par votre déclaration que j'ai là devant moi.

Mon Dieu, si les média mettent la main là-dessus, ils vont s'en donner à coeur joie. Et comme de plus, cela risque de jeter une grande consternation parmi l'ensemble des voyageurs, je pense qu'il vous revient de nous présenter des faits qui viennent corroborer votre affirmation.

M. C.J. Foster: Ce que je veux dire, monsieur—peut-être l'ai-je mal exprimé—c'est que si des coupures doivent avoir lieu, logiquement, c'est dans ces secteurs-là qu'il faut regarder, et je pense que nous devons être sur nos gardes. Je ne dis pas que les compagnies le feront. Manifestement, les compagnies de bonne réputation demeurent très, très sérieuses. Mais il me semble que M. Dubin a largement mis en évidence un tas de choses qui ne devraient pas avoir lieu et qui pourtant ont lieu.

[Texte]

had the number of qualified people to play the traffic-cop approach to this thing. Even the presence of somebody is valuable: We have tended to concentrate all our forces in regional areas, but aviation is all across the country. We have not had our forces deployed. Even the presence of somebody in a regulatory authority, tends to preclude these things before they happen.

I was not casting any reflection on companies. But I do feel that when money is short and you have a budgetary problem that you are trying to face and come to grips with—and these people have responsibilities to their shareholders, right down the line, to try and show a profit. It is very difficult in the aviation industry, because you are dealing in a very, very expensive business. Where do you do it? If you are going to do it, you do not do it where it is obvious. You try to do it where it is less obvious and then your chances of getting away with it are more. Unless we are there, I think there will be a tendency towards this and I think this is what we should be guarding against.

Mr. McDermid: Mr. Foster, the more you talk the worse it gets. Is your mandate to go out and catch people? I mean, is that what you are there for; to catch people? Or is it to ensure that proper safety is being done, to advise corrective action where necessary and to report where necessary and that type of thing? I am worried about what you are saying. I am worried about the way you are saying it. You are still insinuating this is the area where they can cut costs the most in airlines.

I happened at one time to be involved in a little local airline. I will tell you right now that for the first year since 1970 it was making money last year. I am no longer associated with it—maybe that is why it is making money now. But I can tell you that maintenance was number one on the list. It was not the place where we cut. If we had to cut, we would cut a stewardess, or we would cut back on fancy extras that went along with the thing; but maintenance, never; safety regulations and safety requirements, never.

• 1610

To make that kind of accusation is a supposition on your part; you are making your own personal opinion that, if you were running the company, this is the first place you would cut back, where you could hide things. With all due respect, sir, I think that is unfair to the airlines and I would say to all operators. Certainly there is always the odd one who spoils it for the rest, but I think it is very unfair.

The second thing is that I do not think the responsibility is to go out and catch people. If that is your assignment, to go out and catch people, you will always catch people. I thought that you were there to prevent; I thought that it was there as a preventive thing, not to catch people. If you are saying that

[Traduction]

Nous ne nous en sommes pas rendu compte dans le passé, parce que nous n'avions pas un nombre suffisant de personnes qualifiées pour inspecter ce genre de chose. La simple présence de quelqu'un est déjà précieuse: nous avons eu tendance à concentrer toutes nos forces dans les régions, mais l'aviation est partout dans le pays. Nos forces n'ont pas été entièrement utilisées. La simple présence de quelqu'un pour faire respecter les règlements a un effet préventif sur ce genre de choses.

Je ne voulais pas critiquer les compagnies. Mais il me semble que quand l'argent se fait rare et lorsque des problèmes budgétaires surgissent, auxquels il faut faire face, et ces gens-là sont responsables devant leurs actionnaires d'essayer de faire des bénéfices. C'est d'ailleurs très difficile dans l'industrie de l'aviation, parce qu'il s'agit là d'une entreprise très, très onéreuse. Où faire des coupures, alors? Si vous voulez en faire, vous ne pouvez pas les faire là où c'est évident. Vous essayez d'en faire où c'est moins apparent, et alors vos chances d'y parvenir sont meilleures. A moins que nous en soyons déjà là, je pense qu'il y aura une tendance de ce côté et je pense que nous devons être sur nos gardes.

M. McDermid: Monsieur Foster, plus vous parlez, pire c'est. Avez-vous pour fonctions de prendre les gens? Je veux dire êtes-vous là pour prendre les gens sur le fait? Ou bien êtes-vous là pour assurer qu'une sécurité minimale soit observée, pour proposer des mesures correctives là où cela est nécessaire et pour faire rapport, quand besoin est, de ce genre de chose? Je m'inquiète de ce que vous dites. Vous insinuez encore que c'est dans ce secteur que les compagnies d'aviation peuvent le plus facilement réduire leurs coûts d'opération.

Un moment donné, j'étais impliqué dans une petite compagnie aérienne locale. Je peux vous dire que pour la première fois depuis 1970, l'année dernière, ils ont fait des bénéfices. Je ne suis plus associé à cette compagnie—peut-être est-ce pour cela qu'ils font des bénéfices maintenant. Mais je peux vous dire que l'entretien était en tête de liste pour les coupures, mais ce n'est pas là que l'on coupait. Si nous avions à faire des coupures, nous supprimions certaines fantaisies supplémentaires qui accompagnent les vols, mais l'entretien, nous n'y avons jamais touché; les règlements de sécurité et les exigences de sécurité ont toujours été respectés.

Porter une telle accusation constitue une simple supposition de votre part; c'est votre opinion personnelle que, si vous dirigiez la compagnie, c'est aux endroits peu apparents que vous exerceriez d'abord des restrictions. Sauf votre respect, monsieur, je pense que c'est malhonnête à l'égard des compagnies aériennes, et je dirais même à l'égard de tous les directeurs. Naturellement, il y a toujours des exceptions qui portent ombrage aux autres, mais je pense que c'est très malhonnête.

La deuxième chose est que je ne pense pas que ce soit votre responsabilité de prendre les gens sur le fait. Si c'est là votre mandat, de prendre le monde, vous prendrez toujours le monde. Je pensais que vous étiez là pour prévenir; je pensais qu'il s'agissait d'un travail de prévention et non de détection.

[Text]

you are going out to catch people, then you are presuming that they are out there in a great mass doing illegal things and that this is your responsibility.

That bothers me as a parliamentarian and, as a civil servant, I would hope that it is not the attitude.

Mr. C.J. Foster: Let me say two things, sir.

The policy in the past has been, when you identified these deficiencies, to give the company an opportunity to correct them. If he did not correct them, then you attempted to apply more and more pressure until he did. I suppose the ultimate action will be that you would take him to court and charge him under the Aeronautics Act and the regulations; or, if he is an air carrier in the business of operating for hire and reward, you would remove his operating certificate, his right to conduct this business, until such time as he agrees to something to do it. Because he has obtained a bad name, then you watch him more closely.

All I am suggesting, really, is that now is the time to be on our guard against the possibility of a slipping safety record.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, on the same supplemental, may I just—

The Chairman: Before you start, Mr. Skelly, I am going to interrupt here because I am becoming more and more disturbed by the innuendo.

Mr. Skelly: May I just add one thing to clarify this? I think it would help the Chair and all parties.

The Chairman: I will hear you out.

Mr. Skelly: Okay. The first thing is that the point very clearly being put is that there is a need for inspection and enforcement. I think that the Dubin report has documented it, and that is clear. The enforcement and inspection is in training procedures, maintenance, base operations and things like that; that is pretty clear. The point made is that, during a time of restraint, there are difficulties in terms of costs and that one of the things people would want to be sure of is that the full measure of maintenance and training procedure is being done. But, if you do not have the inspectors in the field, you cannot essentially assure yourself of that. That doubt hangs over the head.

The second point is that, when you are asking for documentation on this activity in times of restraint . . . I had a phone call recently from the machinists' union, who are the actual engineers on the front line in these operations, saying that they were very concerned. They used an example of an airline. I am not going to mention these airlines, but, if any member wants the names of them and the incidents or references to contact, I

[Translation]

Si vous dites que vous êtes là pour prendre le monde, cela veut dire que vous présumez qu'il y a de grandes quantités de gens qui font des choses illégales, et que c'est votre responsabilité de les détecter.

Cela m'ennuie beaucoup en tant que parlementaire et employé de l'État, et j'espère que telle n'est pas votre attitude.

M. C.J. Foster: Permettez-moi de dire deux choses, monsieur.

Lorsque des défauts étaient rapportés, la politique, dans le passé, a toujours été de donner à la compagnie la possibilité de les corriger. Si elle ne les corrigeait pas, alors, nous tâchions d'insister de plus en plus jusqu'à ce que la correction ait été faite. Je suppose que le dernier recours serait d'amener la compagnie devant un tribunal et de l'accuser selon la Loi et règlements sur l'aéronautique; ou bien, s'il s'agit d'un transporteur aérien qui travaille par location ou pour rétribution, vous pouvez lui retirer son permis d'exploitation, son droit de gérer son entreprise jusqu'à ce qu'il consente à faire quelque chose. Et comme il s'est fait remarqué dans le mauvais sens, ensuite vous le tenez sérieusement à l'oeil.

En réalité, tout ce que je veux dire, c'est que le moment est venu pour nous de nous tenir sur nos gardes contre la possibilité de rapports de sécurité erronés.

M. Skelly: Monsieur le président, à ce propos je veux seulement . . .

Le président: Avant de vous laisser la parole, monsieur Skelly, je veux interrompre ici parce que je suis de plus en plus perturbé par les insinuations.

M. Skelly: Puis-je ajouter seulement un élément pour clarifier tout ceci? Je pense que cela aiderait autant la présidence que les parties en présence.

Le président: Je vous écoute.

M. Skelly: D'accord. Le premier point qui ressort très clairement est qu'un besoin se fait sentir pour une inspection accrue et un renforcement dans l'application des règlements. Je pense que le rapport Dubin l'a démontré et que c'est clair. Le respect des règlements et l'inspection sont également de mise dans les programmes d'entraînement l'entretien, les opérations de base et autres choses du même genre; tout cela est très clair. Le problème réside dans le fait que, pendant les périodes de restriction, il faut faire face à des difficultés en ce qui concerne les coûts, et que ce dont les gens voudraient être sûrs, c'est que l'entretien et les programmes d'entraînement du personnel sont toujours effectués avec le même sérieux. Mais si vous ne disposez pas d'inspecteurs qualifiés, vous ne pouvez vraiment pas vous assurer de cela. Et c'est ce doute qui pèse sur nous.

Le second point est que, lorsque vous demandez de la documentation sur ces activités en période de restriction . . . j'ai reçu récemment un appel téléphonique du syndicat des mécaniciens, lesquels sont les ingénieurs les plus en vue dans ces opérations, qui me disait qu'ils étaient très inquiets. Ils prenaient comme exemple une compagnie aérienne. Je ne vais pas mentionner de quelle compagnie il s'agit, mais si quelqu'un

[Texte]

will give it to them. But basically, he said that they were very concerned that their members were being asked by managers of companies to conduct fake activities.

They used the example of rebuilding certain equipment that normally the person would not have taken a chance on. He said that their members were actually concerned about having to do this. But it was put to them in a way to the effect that, if those maintenance costs went up much more, the company was going to have to be closed; that it was not just their job, but everybody's—the pilots, the crews, the ground crew. That stuff is available.

The second thing is that there are incidents available. I will quote another one from another air outfit. This is a matter of record with Transport Canada, so it can be substantiated. The engineer was ordered to sign the airplane off. It had expired the hours and the engineer was ordered to sign it off without doing the required maintenance program. He was extremely upset, but it was under the threat of losing the job. After those log books were signed off, individuals took them to the RCMP. These are not isolated examples; they are matters of record. In times of restraint, the point being made is not to condemn airlines or people, these are individuals; but I think the point being made is that we have a deficiency of personnel and resources and maybe there is going to be these kinds of things that do eventually slip by on the prevention side of it.

• 1615

The Chairman: Mr. Skelly, what you are saying is quite correct and I have no problem with specific incidents being cited, but I do have a very serious problem with the integrity of this committee if we allow statements like, one of the likeliest areas in which to cut budgets is to reduce maintenance and training, or statements like, we have not had the manpower to catch them yet. I think those are damning statements. I think they are something we cannot have on our record and expect the public to accept that we are doing our job of doing a thorough investigation of air safety, or even a cursory investigation of air safety under the estimates. We agreed to hear the witnesses today, as I said at the beginning, if they had matters of policy or matters of safety, but we have to have specific examples. We cannot have these blanket-type statements that tar everybody and will in fact scare hell out of the travelling public, and I am beginning to wonder whether I should be flying any more or not.

I simply want to warn Mr. Foster that as chairman of this committee I do not want that kind of statement on our record. If you have specific examples, fine, but I do not want the kind

[Traduction]

désire avoir les noms et les incidents dont il s'agit, ainsi que des noms de personnes à contacter, je les lui donnerai. Mais en un mot, ils disaient qu'ils étaient très inquiets parce que des directeurs de compagnies leur demandaient de falsifier certaines activités.

Ils prenaient comme exemple la remise en état de certains équipements que normalement on n'aurait pas négligés. Ils disaient que les membres du syndicat étaient réellement très inquiets d'avoir à faire ce genre de chose. Mais on leur présentait cela en leur disant que, si les coûts d'entretien continuaient à monter, la compagnie devrait fermer ses portes; ainsi ce n'est pas seulement leur travail qui disparaîtrait, mais celui de tout le monde, des pilotes, des équipages, et de la main-d'oeuvre au sol. Je tiens tout cela à votre disposition.

Le second point est qu'il y a eu des incidents. Je prendrai un autre exemple d'une autre organisation aérienne. Cela fait l'objet d'un dossier à Transport Canada, aussi est-il facile de le vérifier. L'ingénieur avait reçu l'ordre de laisser partir l'avion. Le temps normalement alloué était expiré et l'ingénieur avait reçu l'ordre de laisser partir l'avion sans avoir accompli les étapes habituelles du programme d'entretien. Il était extrêmement contrarié, mais il craignait de perdre son emploi. Les livres de bord ayant été signés, des individus les ont portés à la R.C.M.P. Ces exemples ne sont pas isolés; ils font l'objet de dossiers. En période de récession, il ne s'agit pas de condamner les compagnies aériennes ou les gens, car ce sont des individus; mais je pense que le problème réside dans le fait qu'on constate un manque de personnel et de ressources, et il se peut que ce soit ce genre de problème qui puisse éventuellement s'introduire du côté préventif.

Le président: Monsieur Skelly, ce que vous dites est très bien et je n'ai pas de problème avec les incidents précis que vous citez, mais là où je rencontre de sérieux problèmes, c'est en ce qui concerne l'intégrité de ce comité, si nous autorisons des déclarations du genre que l'un des secteurs où il est le plus facile de faire des coupures budgétaires est de réduire l'entretien et l'entraînement, ou des affirmations telles que nous n'avons pas eu la main-d'oeuvre suffisante pour les prendre sur le fait. Je pense que ce sont là des déclarations accablantes. Je pense que nous ne pouvons les faire figurer dans nos dossiers et nous attendre à ce que le public pense que nous faisons notre travail, c'est-à-dire une enquête en profondeur sur la sécurité aérienne ou même une enquête superficielle sur la sécurité aérienne. Nous étions d'accord, comme je l'ai dit au commencement, pour entendre les témoins aujourd'hui, s'ils voulaient apporter des éléments concernant la politique ou la sécurité, mais il nous fallait des exemples spécifiques. Nous ne pouvons nous permettre de faire ces affirmations à l'emporte-pièce qui mettent tout le monde sous le même bonnet, et qui en fait, auront pour résultat d'effrayer l'ensemble des voyageurs, et je commence même à me demander si je vais continuer à prendre l'avion ou non.

Je veux simplement avertir M. Foster qu'en tant que président de ce comité, je ne peux accepter ce genre de déclaration dans nos dossiers. Si vous avez des exemples précis, très bien,

[Text]

of statement that is . . . I think the best I can say about it is that it is bordering on innuendo. I do not think that is fair to the airlines, I do not think it is fair to the maintenance people, and I certainly do not think it is even fair to the members of your own group because it seems to me that is implying that everybody involved is at fault somewhere along the line. I simply want to make that point now before we go any further.

Having said that, unless Mr. McDermid had another supplementary on the line I opened up, I will move to Mr. Ellis to begin our regular line of questioning.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I will just add a brief supplementary to what you and my colleagues were discussing earlier. It seems to me that in a time of recession, when there are in fact fewer people flying, the airlines are attempting to fly less in order to not have so many empty seats flying around, as Mr. Taylor spoke of the other day. In doing so, they require fewer pilots, and as a consequence those pilots with the greatest number of hours and the greatest seniority, and presumably the greatest expertise, are those who are flying at the present time. So the question of training, which was also mentioned in the same context, it seems to me, is not nearly as critical.

Having said that, I want to get back to some of the matters raised, not only in the presentation which was made to us but in other material which was provided to the committee, I presume, by you and Ms Swenarchuk. I will identify it, Mr. Chairman. It consists of a letter written to the Minister of Transport, dated February 10, and over the signature of Mr. Jensen, the former chairman of the aircraft operations group, and with it are a number of enclosures. Mr. Foster, may I assume that since Mr. Jensen is your predecessor his comments would be supported by you?

Mr. C.J. Foster: Yes, sir.

Mr. Ellis: I then assume that what you are saying in this letter and in this series of documents is that you have some considerable concern for, specifically, the fleet owned and operated by the Ministry of Transport.

Mr. C.J. Foster: Yes, sir, we have.

• 1620

Mr. Ellis: You spoke in terms of the aircraft in which two persons were killed in February, 1981. That is the one which you referred to in your earlier testimony, CF, Charlie-Alpha-Sierra, or is this a different one?

Mr. C.J. Foster: That was May, 1979, sir.

Mr. Ellis: Then what is this aircraft that is in this particular letter?

[Translation]

mais je ne veux pas ce genre d'affirmation qui est . . . Je pense que le mieux que je puisse dire à ce propos est qu'elles sont à la frontière de l'insinuation. Je ne pense pas que ce soit honnête à l'égard des compagnies d'aviation, je ne pense pas que ce soit honnête à l'égard du personnel d'entretien, et je ne pense certainement pas non plus que c'est honnête à l'égard des membres de notre propre groupe, car il me semble que ce serait partir de la présomption que toutes les personnes impliquées, à tous les niveaux de la hiérarchie, sont en défaut. C'est ce que je voulais souligner avant que nous allions plus loin.

Ceci étant dit, à moins que M. McDermid n'ait quelque chose d'autre à ajouter sur le sujet que j'ai abordé, je vais passer la parole à M. Ellis de façon à commencer notre processus habituel de questions.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je veux juste ajouter quelques mots à la discussion que vous venez d'avoir, vous-même et mes collègues. Il me semble qu'en période de récession, quand il y a de moins en moins de gens qui prennent l'avion, les compagnies aériennes essaient d'organiser moins de vols de façon à ce qu'il y ait moins de sièges vides, ainsi que M. Taylor nous l'expliquait l'autre jour. Ce faisant, elles ont besoin d'un plus petit nombre de pilotes, et par conséquent, ces pilotes qui ont à leur actif le plus grand nombre d'heures de vol, la plus grande ancienneté, et probablement la plus grande expérience, sont ceux qui volent actuellement. Aussi la question de l'entraînement qui a été mentionnée dans le même contexte, ne me semble pas personnellement à ce point critique.

Ceci étant dit, je veux revenir à quelques problèmes soulevés non seulement dans la présentation qui nous a été faite, mais aussi dans les autres documents qui ont été fournis au comité, par vous-même et M^{me} Swenarchuk, je suppose. J'en viens tout de suite aux faits, monsieur le président. Il s'agit d'une lettre adressée au ministre des Transports, datée du 10 février, et portant la signature de M. Jensen, précédent président du Groupe de navigation aérienne, et qui contient un certain nombre de pièces jointes. Monsieur Foster, puis-je présumer que puisque M. Jensen est votre prédécesseur, vous appuyez entièrement ses commentaires?

M. C.J. Foster: Oui, monsieur.

M. Ellis: Je prends donc pour acquit que vous affirmez, dans cette lettre et dans l'ensemble des documents joints, porter un intérêt considérable tout spécialement à la flotte d'avions appartenant au ministère des Transports.

M. C.J. Foster: Oui, monsieur, en effet.

M. Ellis: Vous parliez de l'avion dans lequel deux personnes ont trouvé la mort en février 1981. Il s'agit bien de celui dont vous parliez dans votre précédente déposition, CF, Charlie-Alpha-Sierra, ou bien s'agit-il d'un autre?

M. C.J. Foster: C'était en mai 1979, monsieur.

M. Ellis: De quel avion s'agit-il donc dans cette lettre-là?

[Texte]

Mr. C.J. Foster: The CSE is an aircraft . . .

Mr. Ellis: I am sorry, I cannot hear you.

Mr. C.J. Foster: It was a Twin Otter that crashed in Toronto last February, a year ago February.

Mr. Ellis: That is the one that you are speaking of in the letter. Then that is the one my colleague, Mr. McDermid, was referring to. The one that you spoke of in your presentation, what were the circumstances surrounding that one, briefly?

Mr. C.J. Foster: They had a wing failure in air and crashed, killing two pilots.

Mr. Ellis: I am sorry, the first part of your sentence was . . . ?

Mr. C.J. Foster: I beg your pardon?

The Chairman: Wing failure in the air.

Mr. Ellis: Wing failure in the air. Your concern is that this wing failure was as a result of incomplete, incorrect or inadequate repairs and maintenance.

Mr. C.J. Foster: This is the information we have.

Mr. Ellis: Is that information in the form of an accident report yet?

Mr. C.J. Foster: There is an accident report. As I recall, the accident report states that they did miss one critical inspection.

Mr. Ellis: But there has been no proof yet that it was in fact an inspection error or a maintenance error that caused the wing failure.

Mr. C.J. Foster: I cannot quote you from the accident report. It is my understanding that is what it says. We are still waiting for the coroner's inquest to see what liabilities are being laid out.

Mr. Ellis: Just as a matter of interest, how many aircraft is the ministry flying right now?

Mr. C.J. Foster: The last count I have is 90, give or take one or two.

Mr. Ellis: And one of them you are concerned about is the A-100 that was brought in from the United States with 3,500 hours on it. And 3,500 hours is the normal full time on an engine, although I understand that 4,500 hours is allowed in Canada on the PT6s.

Mr. C.J. Foster: Yes, 4,500 hours is the maximum time between inspections on a PT6 engine. I believe this has been extended, as I recall. I do not recall the precise figure on that.

Mr. Ellis: But your recommendation was that since it had been imported from the States it should be either zeroed or majored at the time it was imported.

Mr. C.J. Foster: That is right, sir. If an engine is maintained by the same company throughout its life, the option arises, if the engine from inspection appears to be wearing

[Traduction]

M. C.J. Foster: Il s'agit d'un appareil CSE.

M. Ellis: Je m'excuse, je ne vous entends pas.

M. C.J. Foster: Il s'agissait d'un Twin Otter qui s'est écrasé à Toronto en février dernier, février il y a un an.

M. Ellis: C'est de celui-là dont vous parlez dans votre lettre. C'est également de celui-là dont parle mon collègue M. McDermid. Celui dont vous parlez dans votre présentation, quelles sont, brièvement, les circonstances entourant l'accident?

M. C.J. Foster: Ils ont eu une rupture d'aile en l'air et se sont écrasés, tuant les deux pilotes.

M. Ellis: Je m'excuse, la première partie de votre phrase était . . . ?

M. C.J. Foster: Je vous demande pardon?

Le président: Rupture d'aile en l'air.

M. Ellis: Rupture d'aile en l'air. Vous pensez que cette rupture d'aile a été causée par une réparation ou un entretien incomplet, incorrect ou inadéquat.

M. C.J. Foster: C'est en effet l'information que nous avons.

M. Ellis: Cette information est-elle transmise sous la forme d'un rapport d'accident?

M. C.J. Foster: Il y a en effet un rapport d'accident. Autant que je puisse me rappeler, le rapport d'accident fait état qu'une étape d'inspection primordiale a été omise.

M. Ellis: Mais jusqu'à maintenant il n'y a aucune preuve que la rupture d'aile ait été causée par une erreur d'inspection ou d'une erreur d'entretien.

M. C.J. Foster: Je ne peux vous citer le rapport d'accident. Je pense que c'est ce qui y est signalé. Nous attendons encore l'enquête du coroner pour voir où se trouvent les responsabilités.

M. Ellis: Juste pour savoir, combien d'appareils possède actuellement le ministère?

M. C.J. Foster: Le dernier dénombrement en rapportait 90, à un ou deux près.

M. Ellis: Et l'un de ceux qui vous préoccupe le plus est le A-100 qui a été amené des États-Unis avec à son actif 3,500 heures de vol. Et 3,500 heures est normalement le maximum pour un moteur, bien que je sache que 4,500 heures sont autorisées au Canada.

M. C.J. Foster: Oui, 4,500 heures est le temps maximum qui peut s'écouler entre les inspections d'un moteur PT6. Je crois que cette période a été allongée, si je me souviens bien. Mais je ne me souviens pas de combien exactement.

M. Ellis: Mais vous avez fait la recommandation que puisqu'il était importé des États-Unis, il devrait être soit mis à zéro, soit majoré au moment de son importation.

M. C.J. Foster: En effet, monsieur. Si un moteur est entretenu par la même compagnie pendant toute son existence et si l'inspection révèle que le moteur est en bon état, vous avez

[Text]

well, that you can extend the inspection cycle. But once you change the maintenance company so that you do not have the same set of records, the same set of maintenance people working on this, the option to extend the maintenance cycle—as evidence would indicate that it could be—is no longer open to you.

Mr. Ellis: Who is qualified to make that decision? Can it be an ordinary engineer, or does it have to go to the department?

Mr. C.J. Foster: It has to go to the department.

Mr. Ellis: At what level?

Mr. C.J. Foster: It would be made at the superintendent or chief level.

Mr. Ellis: At the regional level?

Mr. C.J. Foster: At regional level.

Mr. Ellis: At regional level. Would it be done only at the recommendation of an M-engineer?

Mr. C.J. Foster: That is right, sir.

Mr. Ellis: But it can be extended, and you say the only criterion is the continuing service by a single organization.

Mr. C.J. Foster: By a single organization. The point is that you cannot, say, use Company A for the first 1,000 hours, with one maintenance procedure, and then move over to Company B with a different maintenance procedure for the last, say, 2,000 hours, and then extend the overhaul time.

Mr. Ellis: I recall discussing it with Ms Swenarchuk earlier today You spoke of a tragic accident yesterday; I believe it was in Nova Scotia.

Mr. C.J. Foster: That is right, sir.

Mr. Ellis: Could you be a little more specific? What details do you have?

Mr. C.J. Foster: I heard about the accident about three hours ago now and I do not have too many details, other than the fact that the helicopter was doing a medical evacuation from a coastguard ship close to shore to the hospital. I do not have the precise details of the accident at this moment.

• 1625

Mr. Ellis: You do not know whether the accident occurred taking off, landing, or in flight?

Mr. C.J. Foster: As I understand, it was during the takeoff.

Mr. Ellis: During the takeoff. And the fatalities?

Mr. C.J. Foster: One fatality. The patient they were doing the medivac for died.

[Translation]

alors la possibilité d'allonger le cycle d'inspection. Mais quand on change de compagnie d'entretien, on n'a plus les mêmes formes de dossiers, l'équipe d'entretien travaillant sur l'appareil n'est plus la même, et on n'a plus la possibilité d'opter pour un allongement du cycle d'entretien—même s'il est manifeste qu'il pourrait l'être.

M. Ellis: Qui est qualifié pour prendre cette décision? Est-ce qu'un simple ingénieur peut le faire, ou doit-il s'adresser au ministère?

M. C.J. Foster: Il doit s'adresser au ministère.

M. Ellis: A quel niveau?

M. C.J. Foster: La décision doit être prise au niveau du directeur.

M. Ellis: Au niveau régional?

M. C.J. Foster: Au niveau régional.

M. Ellis: Au niveau régional. La décision est-elle prise à la suite d'une recommandation d'un ingénieur-mécanicien?

M. C.J. Foster: En effet, monsieur.

M. Ellis: Mais la période peut être allongée, et vous disiez que le seul critère considéré est qu'une seule compagnie se soit occupée de l'entretien.

M. C.J. Foster: Une seule compagnie, en effet. Disons par exemple que vous ne pouvez utiliser les services de la compagnie A pour les premières 1000 heures, avec son propre système d'entretien, et ensuite passer au service de la compagnie B qui aura un système d'entretien différent pendant les, disons, 2,000 heures suivantes, et ensuite allonger l'intervalle entre les inspections.

M. Ellis: Je me rappelle en avoir parlé avec M^{lle} Swenarchuk plus tôt aujourd'hui . . . Vous parliez hier d'un tragique accident; je crois que c'était en Nouvelle-Écosse.

M. C.J. Foster: C'est juste, monsieur.

M. Ellis: Pourriez-vous être un petit plus précis? Quels détails avez-vous encore?

M. C.J. Foster: J'ai appris cet accident il y a 3 heures seulement et je n'ai pas d'autres détails que le fait que l'hélicoptère était affectée à l'évacuation sanitaire d'un bateau garde-côte vers un hôpital et que le bateau était proche de la côte. Je n'ai pas de détails plus précis sur cet accident pour le moment.

M. Ellis: Vous ne savez pas si l'accident est arrivé au décollage, à l'atterrissage, ou pendant le vol?

M. C.J. Foster: D'après ce que j'ai pu comprendre, c'est arrivé pendant le décollage.

M. Ellis: Pendant le décollage. Et y a-t-il des morts?

M. C.J. Foster: Une victime. Le blessé qu'ils étaient en train de secourir est mort.

[Texte]

Mr. Ellis: That is unfortunate. How long would it take before the final report of accident was available for people to look at in that case to make a decision?

Mr. C.J. Foster: Sometimes over a year. I presume it depends somewhat on the complexity of the—

Mr. Ellis: I want to deal with one other aspect of this.

Mr. McDermid: The CAS has been . . . a year, has it not?

Mr. C.J. Foster: It was well over a year, yes.

Mr. McDermid: It is still going on.

Mr. C.J. Foster: It is still going on.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I do not know if the translators caught it, but my colleague, Mr. McDermid, was pointing out that the accident, Charlie-Alpha-Sierra, is over a year in the report. I would think, in fact I do not recall any serious accidents where the report has come in under a year, at least not recently.

The question I wanted to get into is you make the accusation in the letter that I referred to a moment ago that the departmental accident rate is alarmingly high. I gather from what you are saying that it is higher than the rate of accidents in general aviation, and I break general aviation down into commercial and noncommercial, both. Is that correct?

Mr. C.J. Foster: As I recall, what was referred to out of 600 Canadian aircraft operators were air carrier operations. As I recall the statistics on that, and it has been some time since I have looked at those statistics, we had the second most accidents of these 600 companies.

Mr. Ellis: We being the department.

Mr. C.J. Foster: The department, yes.

Mr. Ellis: What do you lay that severity of accidents to?

Mr. C.J. Foster: We have been very dissatisfied with the maintenance.

Mr. Ellis: Who does the maintenance?

Mr. C.J. Foster: We do our own maintenance.

Mr. Ellis: Are you suggesting that the engineers in the department's facility are not adequately trained, or are you suggesting that they are taking shortcuts? My God, Mr. Chairman, surely the government does not have any lack of money in that particular department to do those repairs. What do you see as the reason for the inadequate maintenance program?

Mr. C.J. Foster: In answer to the first part of your question, sir, we feel that the individual aircraft engineers or mechanics that are employed by Transport Canada are topnotch. We think they are good men. We feel the problem lies in the system and the direction they are given—any individual is only

[Traduction]

M. Ellis: C'est très malheureux. Combien de temps faudra-t-il pour que le rapport final de l'accident soit disponible aux gens qui ont à prendre une décision?

M. C.J. Foster: Parfois, cela prend plus d'un an. Je suppose que cela dépend de la complexité du . . .

M. Ellis: Je voudrais aborder un autre aspect de cela.

M. McDermid: Le CAS a été . . . une année, n'est-ce pas?

M. C.J. Foster: Oui, cela a bien demandé plus d'une année, oui.

M. McDermid: L'affaire est toujours en cours.

M. C.J. Foster: L'affaire est toujours en cours.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne sais pas si les traducteurs auront compris, mais mon collègue M. McDermid voulait souligner que l'accident Charlie-Alpha-Sierra, figure dans le rapport depuis un an. Je penserais, en fait je ne me souviens pas d'un accident sérieux du moins survenu récemment, dont le rapport ait été fait en moins d'un an.

Le problème que je voulais aborder est que dans la lettre dont je parlais il y a un moment, vous déclarez que le taux d'accidents du ministère est extrêmement haut. Je conclus de ce que vous dites, qu'il est plus haut que le taux d'accidents dans l'aviation en général, et je divise l'aviation en général en aviation commerciale et non commerciale, les deux. Est-ce exact?

M. C.J. Foster: Autant que je me souviens, des 600 directeurs de compagnies aériennes canadiennes, on ne retenait que les transporteurs aériens. D'après ce dont je peux me souvenir des statistiques à ce sujet, et il y a un bon moment que je n'ai pas regardé ces statistiques, nous étions, parmi ces 600 compagnies, au deuxième rang de celles qui enregistrent le plus d'accidents.

M. Ellis: Par nous vous voulez dire le ministère.

M. C.J. Foster: Le ministère, oui.

M. Ellis: A quoi cette situation est-elle attribuable à votre avis?

M. C.J. Foster: Nous sommes très mécontents de l'entretien.

M. Ellis: Qui s'occupe de l'entretien?

M. C.J. Foster: Nous nous en occupons nous mêmes.

M. Ellis: Voulez-vous dire que les mécaniciens du ministère ne sont pas bien formés ou voulez-vous dire qu'ils court-circuitent le système? Monsieur le président, ce ministère a sûrement assez d'argent pour effectuer les réparations nécessaires. Qu'est-ce qui, à votre avis, explique les lacunes du programme d'entretien?

M. C.J. Foster: En réponse à la première partie de votre question, nous estimons que les ingénieurs ou mécaniciens d'avions employés par Transports Canada sont de haut calibre. Ce sont des professionnels. Le problème, selon nous, émane du système et des directives qu'on leur donne—le

[Text]

as good as the job he is given—that the job be clearly defined so he knows clearly what he must do, when, where, how, and he does not say: Should I do this or should I not do this? The maintenance system should be clearly defined to support this.

I would like to also point out at this stage of the game that all this information has been clearly identified by Mr. Dubin in his report.

Mr. Ellis: I am going to come to the Dubin report in a moment. I asked for a copy and I have it here.

I have owned an aircraft, Mr. Foster, and have flown for pretty well a quarter of a century. Any engineer that I have dealt with, and I have dealt with not nearly as many as would be employed obviously by the ministry, if he has been asked to look at the generator in the aircraft because I am not getting the amps that I should be getting and he sees something in the aircraft in the area of the generator, a crack in the cowl or something like that, he tells me about it and, in fact, becomes very, very strong in his urging to have that repaired before he will do anything else. I find it difficult to understand if the engineers you speak of are as qualified as you claim, and I assume they are, how they could allow work to go by them just because of a system. Surely, if they are working on an engine, no matter what type it is, and they are given specific directions to do a portion of that system and they see something else, surely they just do not report it and then let it go without doing something about it.

• 1630

Mr. C.J. Foster: May I suggest, sir, that you are dealing with quite a large maintenance organization. There are 10 aircraft on the floor all needing maintenance. The supervisor says, Joe, go out and do inspection No. 1 on aircraft No. 1. So Joe goes out and does that inspection in accordance with the inspection instruction and all the maintenance log of the aircraft. On aircraft No. 2, there is nobody there to work at that stage of the game. It will be next in the cycle of events. In the meantime, somebody takes No. 2 aircraft up and goes flying in it. You cannot expect the individual mechanic to decide; he does not know. All he knows is that there is another aircraft down the line. And this is where the system broke down. Somehow or other, these things slip through. It is lack of standardization. That aircraft, CAS as I understand it, was permitted to slip by the inspection of this fitting which eventually failed. How did this happen? You cannot blame the ME. He does not know what hours are on it or things like that. It is up to the supervisory system to say, okay, that aircraft is ready for that wing inspection. It has to be done by 5,000 hours. Do that first.

Mr. Ellis: Are you telling me, then, that it is not the fault of the engineers but, rather, someone who knows that an aircraft is due for an inspection and, in fact, flies it beyond that inspection time?

Mr. C.J. Foster: That is right. And it may well be that—

[Translation]

rendement d'une personne dépend des fonctions qu'on lui confie. Il faut que celles-ci soient clairement énoncées pour que l'employé sache exactement ce qu'il doit faire, quand, où et comment il doit s'y prendre, au lieu de se demander: Devrais-je faire ceci ou cela? Il faudrait que le programme d'entretien soit explicite.

Je signale par ailleurs que dans son rapport, M. Dubin a bien insisté sur ces points.

M. Ellis: Je viens au rapport de M. Dubin dans un instant. J'en ai demandé un exemplaire et je viens de l'avoir.

Monsieur Foster, j'ai été propriétaire d'un aéronef, que j'ai piloté pendant presque 25 ans. Je n'ai évidemment pas traité avec autant de mécaniciens que ceux qu'emploie le ministère, mais tous ceux avec qui j'ai eu affaire et à qui j'ai demandé de vérifier le générateur parce que je n'enregistrais pas le nombre d'ampères que je devais, s'ils découvraient une fissure dans le capot ou quelque chose de semblable, m'en informaient immédiatement et insistaient pour que cette réparation soit effectuée avant quoique ce soit d'autre. Je n'arrive pas à comprendre, si les mécaniciens dont vous parlez sont aussi compétents que vous le dites, et je suppose qu'ils le sont, comment ils pourraient laisser passer des choses inaperçues simplement à cause du système. S'ils travaillent à un moteur, de quelque sorte qu'il soit, et qu'ils sont affectés à une partie du système, mais qu'ils constatent des lacunes ailleurs, il me semble qu'ils ne vont pas se contenter d'en faire état sans prendre des mesures concrètes.

M. C.J. Foster: Permettez-moi de vous signaler qu'il s'agit d'un très gros service d'entretien. Il peut y avoir dans le hangar dix aéronefs qui ont besoin de travaux. Le surveillant dit: Joe, va faire l'inspection no. 1 sur l'aéronef no. 1. Alors Joe va faire l'inspection selon les directives qu'on lui a données et suivre le registre d'entretien de l'appareil. Supposons qu'il n'y ait personne qui travaille à l'aéronef no. 2. On doit s'en occuper plus tard. Entre-temps, quelqu'un prend cet appareil no. 2 et va le piloter. On ne peut s'attendre à ce que le mécanicien prenne des décisions, il n'en sait rien. Tout ce qu'il sait c'est qu'il a un autre aéronef à côté. C'est à cet égard qu'il y a des failles dans le système. Certaines choses échappent à l'attention des responsables. Il y a un manque d'uniformisation. Si je comprends bien, dans le cas de cet appareil, le CAS, on n'a pas fait l'inspection de ce dispositif qui s'est par la suite déréglé. Comment cela s'est-il produit? Vous ne pouvez blâmer l'ingénieur mécanicien. Il ne sait pas combien d'heures l'appareil a été piloté et d'autres détails de ce genre. C'est au surveillant de dire qu'il y a lieu de faire l'inspection de la voilure. Il faut la faire au bout de 5,000 heures. C'est la première chose à faire.

M. Ellis: Si je comprends bien, vous voulez dire que ce ne sont pas les ingénieurs mécaniciens qui sont à blâmer mais plutôt celui qui sait que l'appareil doit être inspecté et qui le pilote malgré tout?

M. C.J. Foster: Exactement. Il se peut bien que

[Texte]

Mr. Ellis: I am sorry, but that is not the impression I got initially. You indicated initially, at least I thought you did and, Mr. Chairman, you can correct me if I had the wrong impression, but I had the impression that it was incorrect, inadequate, or improper maintenance which was the cause. What you are telling me now is that it is lack of maintenance and that, to me, is an entirely different thing.

Mr. C.J. Foster: That is right. Had the pilot realized that this inspection had not been done and he had no way to determine this, he would not have flown the aircraft, obviously.

Mr. Ellis: Surely some of these points must come out in the inquiry which follows any accident.

Mr. C.J. Foster: Yes, they did.

Mr. Ellis: Are there specific allegations in this case, or in these cases?

Ms Michelle Swenarchuk (Counsel to Aircraft Operational Group, Canadian Union of Professional and Technical Employees): May I answer that?

The Chairman: Certainly. Ms Swenarchuk.

Ms Swenarchuk: Thank you. As I recall the accident report, there is a clear statement in it that one final required inspection was missed. Also, there is another question which is not resolved in either the accident report or Mr. Dubin's report as to whether, in fact, the second—meaning the previous—inspection was also missed. There is at least a possibility that there were two missed inspections on the CAS.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to let it go at that. I have read the articles in the government report that were referred to in your letter of February 10 to Mr. Pepin, the Minister of Transport, and your accusations that these particular recommendations have not been undertaken. That was in February. Have they been carried out yet?

Mr. C.J. Foster: We are not sure. That is one of the things which concern us.

Mr. Ellis: I see. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. For the record, can you tell us if the aircraft which you have been to as CAS is a privately-owned aircraft, or is it an MOT aircraft?

Mr. C.J. Foster: It is an MOT-owned aircraft.

Mr. Ellis: It is a C-100.

Mr. C.J. Foster: No. It is A90.

Mr. Ellis: It is A90?

Mr. C.J. Foster: Yes, I am sorry.

The Chairman: Owned by Transport Canada?

Mr. C.J. Foster: Yes, sir.

The Chairman: Okay. I may come back to that later, if we have time. Mr. Skelly, please.

[Traduction]

M. Ellis: Excusez-moi, mais ce n'est pas l'impression que j'ai eue au départ. Vous avez dit au début, du moins c'est ce qui m'a semblé et, monsieur le président, vous pouvez me corriger si je fais erreur, mais j'ai cru comprendre que la cause du problème était le fait que l'entretien était insatisfaisant et insuffisant. Or, vous dites maintenant qu'il y a un manque d'entretien, ce qui, à mon avis, n'est pas du tout la même chose.

M. C.J. Foster: En effet. Si le pilote s'était rendu compte que l'inspection n'avait pas été faite, et il n'avait aucun moyen de le savoir, il n'aurait évidemment pas piloté l'appareil.

M. Ellis: Il me semble que l'enquête qui suit un accident doit faire ressortir ces éléments.

M. C.J. Foster: Oui, c'est bien ce qui arrive.

M. Ellis: A-t-on porté des accusations précises dans ce cas ou ces cas?

Mme Michelle Swenarchuk (avocate du Groupe de la navigation aérienne, Syndicat canadien des employés professionnels et techniques): Vous me permettez de répondre?

Le président: Certainement. Madame Swenarchuk.

Mme Swenarchuk: Merci. Il me semble être clair, d'après le rapport d'accident, qu'on a sauté une dernière inspection. Il y a aussi une autre question qui est restée en suspens tant dans le rapport d'accident que dans celui de M. Dubin, à savoir si la deuxième inspection a aussi été omise. Il est possible qu'on n'ait pas effectué deux inspections dans le cas du CAS.

M. Ellis: Monsieur le président, je m'en tiens à cela. J'ai lu les articles contenus dans le rapport du gouvernement et dont vous faites état dans votre lettre du 10 février au ministre des Transports, M. Pepin, ainsi que vos accusations du fait que ces recommandations n'ont pas été suivies. C'était en février. Ont-elles depuis été mises en oeuvre?

M. C.J. Foster: Nous n'en sommes pas certains. C'est un des points qui nous préoccupe.

M. Ellis: Je vois. Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Ellis. Pouvez-vous nous dire, pour le compte rendu, si l'appareil que vous avez appelé le CAS était un aéronef privé ou s'il appartenait au ministère des Transports?

M. C.J. Foster: Il appartenait au ministère des Transports.

M. Ellis: C'est un C-100.

M. C.J. Foster: Non, c'est un A90.

M. Ellis: Est-ce un A90?

M. C.J. Foster: Oui, excusez-moi.

Le président: Qui appartenait à Transports Canada?

M. C.J. Foster: Oui.

Le président: Très bien. J'y reviendrai peut-être si nous avons assez de temps. Monsieur Skelly.

[Text]

• 1635

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to make a preliminary comment on the appearance of the Canadian Union of Professional and Technical Employees before the committee and offer my thanks to the Chair, the government members and those of the official opposition who saw fit to bring them before the committee.

It is an interesting situation. When we do consider the estimates, quite a bit of the time is spent with the minister on government policy and it is pretty thoroughly run over. Then we get the senior administration officials who are enthusiasts of their programs and of implementing them. But, is interesting to obtain another point of view on those programs and policies.

I think it is helpful to us as members that they have an opportunity to come forward—the people who are actually trying to put these procedures in place on the ground, as it were. They are the leading edge of it. And as I understand, the group did have two days notice and put together a brief to come before us and maybe in the future we can see this kind of thing happening—commenting on the estimates.

One further thing is that maybe, at some point, the users group We did mention airlines and what not.

Mr. Ellis: Mr. Skelly, I wonder if you would tolerate a brief interjection.

Mr. Skelly: Sure.

Mr. Ellis: I think you should, in your comments, make a point that on all sides, from all parties, there is no disrespect meant of the witnesses. The fact that there are not very many members of the committee today is because there is a very intriguing point of order in the House. So, that is why everyone is sitting in the House today, as a result.

Mr. Skelly: Absolutely.

Mr. Ellis: I know on our side we would have a full complement out, were it not for that particular point of order in the House.

Mr. Skelly: And, the efforts made by people who arrived today, I am sure, are complementary. So hopefully the full points of view on some of these things can be helpful to us.

The Chairman: I think that is a point well taken, Mr. Skelly. I appreciate your mentioning it. Obviously, all of us want to do more of this. Our problem, basically, as you know Our chief enemy is time.

Mr. Skelly: Exactly. And, this committee is one of the best. I have to mention that. Although I serve only intermittently on it. We have another critic. But, it is one of those that I enjoy. It does offer an opportunity to expand beyond where, in other committees, we sometimes have problems.

In the brief that was presented today, there seem to be six major areas of concern in the implementation. And, as I read the brief and listen to its presentation, there seems to be a

[Translation]

M. Skelly: Merci monsieur le président.

J'aimerais faire une observation préliminaire sur la présence, ici aujourd'hui, du Syndicat canadien des employés professionnels et techniques et remercier la présidence, les députés ministériels ainsi que ceux de l'opposition officielle qui ont jugé opportun de le faire comparaître devant le comité.

Il s'agit d'une situation particulièrement intéressante. Lorsque nous étudions le budget des dépenses, nous discutons longuement avec le ministre de la politique officielle, que nous examinons dans tous ses détails. Puis nous entendons les hauts fonctionnaires qui tiennent à défendre leurs programmes et à les mettre en oeuvre. Mais il est intéressant d'avoir un autre point de vue sur ces programmes et lignes de conduite.

Je crois qu'il est utile pour nous, en tant que députés, d'entendre ces personnes qui s'efforcent de mettre ces procédures en application. Elles sont les premières touchées. Je crois savoir que le groupe avait deux jours pour préparer un mémoire à notre intention et nous aurons peut-être encore l'occasion, dans l'avenir, d'entendre d'autres commentaires du genre sur le budget des dépenses.

Par ailleurs, peut-être qu'à l'avenir, le groupe utilisateur . . . nous avons parlé de lignes aériennes et d'autres choses.

M. Ellis: Monsieur Skelly, me permettez-vous une brève intervention.

M. Skelly: Bien sûr.

M. Ellis: Je pense que vous devriez signaler qu'aucun d'entre nous, de quelque parti qu'il soit, ne veut manquer d'égards à l'endroit des témoins. Si nous ne sommes pas très nombreux au comité aujourd'hui, c'est qu'on discute à la Chambre d'une question du Règlement fort intrigante. C'est pourquoi presque tous les députés sont à la Chambre aujourd'hui.

M. Skelly: Absolument.

M. Ellis: Je sais qu'en ce qui nous concerne, tous les membres du comité seraient ici si ce n'était de cette question dont est saisie la Chambre.

M. Skelly: Et je pense qu'il y a lieu de féliciter ceux qui sont venus ici aujourd'hui. Par conséquent, je pense qu'il nous serait utile, du moins je l'espère, de connaître le point de vue des intéressés sur certaines de ces questions.

Le président: Vous faites bien de le signaler, monsieur Skelly. Je vous en remercie. Nous voulons évidemment tous faire davantage d'examen de ce genre. Mais, comme vous le savez, cela n'est souvent pas possible, faute de temps.

M. Skelly: Exactement. Et ce comité est l'un des meilleurs. Je tiens à le signaler. Bien que j'y aie siégé de façon intermittente. Nous avons un autre critique. Mais c'est un de ceux que j'aime beaucoup. Nous pouvons aller au-delà de ce qui, dans d'autres comités, nous cause parfois des ennuis.

Le mémoire dont nous sommes saisis fait ressortir six principales préoccupations en ce qui a trait à la mise en oeuvre. Je me suis rendu compte, à la lecture du mémoire et à l'audition

[Texte]

question of . . . I think there is no question of the commitment of the government and Parliament, generally, to the enhancing of aviation safety on the heels of the Dubin report. But, there also seem to be some questions about implementation.

One was the shortfall in personnel. There was the question of the number of aviation inspectors available in the field. There was also the question of a shortfall in budget: Where aviation inspectors have been added, they were not given any money for expenses to travel to the areas where their job was to be done. So, in a sense, they were confined to the regional office and a very limited capability. Also, there was a question of decentralizing those people to airports where they could carry out their activities.

The other thing that seems to be mentioned in the brief was a functional review by the headquarter's staff to see that quality and standards were being maintained in the field. Those visits, again, because of cost-cutting measures, were cut off and people were not able to enforce this quality.

The fourth point seems to be questions about Transport Canada's fleet—questions about its maintenance and the training of pilots. And, at one point, I think it was mentioned—it might have been by a previous speaker—that in the Twin Otter accident the two pilots had something like two and a half hours of flight time in the previous 90 days. They were involved in a competency check and the both of them had something like two and a half hours time in the last 90 days on that aircraft. It pointed to the possibility of training or proficiency incurring some problems there. You might elaborate on those.

I guess those five are the key ones. Would it be possible for you to give us some insight into what problems are going to develop as the result of shortfalls, the amount of shortfalls in personnel, the limits imposed by lack of a budget and centralization?

• 1640

Mr. C.J. Foster: Well, because of the shortfall, I think it will be very difficult, if not impossible, for Transport Canada to meet its commitments that we should be safety-related. In the past, it has been the case—to my knowledge: I guess I could put it that way—that we have only met 60 to 70 per cent of these commitments: our number of base inspections; our number of inspections of air carriers; our number of airport inspections; the number of rides we are doing; the amount of delegation we have made to the air carriers to carry out our duties, the inspection requirements, on behalf of Transport Canada—sort of a self-monitoring type of system. With this shortfall, I do not see how we can go forward.

Mr. Skelly: Could you give me some numbers on the shortfall? And categories? Also, in terms of this providing expenses so the people can get out, could you give us an estimate of what kind of funds the department would have to put up so that a new person who had been appointed to do the

[Traduction]

des témoins, qu'on ne peut mettre en doute l'engagement ni du gouvernement ni du Parlement en général de resserrer la sécurité aérienne par suite des recommandations du rapport Dubin. Mais la mise en application semble poser certaines difficultés.

Il y a en premier lieu une pénurie de personnel. Le nombre d'inspecteurs sur place semble insuffisant. Il semble aussi y avoir des restrictions de crédits: bien qu'on ait embauché d'autres inspecteurs, on ne leur a pas accordé les sommes nécessaires pour se rendre aux endroits où ils devraient exercer leurs fonctions. Par conséquent, ils étaient limités au bureau régional et devaient fonctionner avec des moyens très limités. Il y avait aussi la question de décentraliser ces employés aux aéroports où ils pourraient exercer leurs fonctions.

Les auteurs du mémoire signalent aussi l'étude effectuée par le personnel de l'administration centrale en vue d'assurer le maintien de la qualité et le respect des normes sur le terrain. Mais à cause de restrictions budgétaires, on a éliminé les visites sur les lieux de sorte qu'il a été impossible d'assurer cette qualité.

Le quatrième point qui ressort du mémoire concerne la flotte de Transports Canada, plus précisément son entretien ainsi que la formation des pilotes. Quelqu'un, un orateur précédent peut-être, a signalé que dans le cas de l'accident de Twin Otter, les deux pilotes n'avaient piloté que deux heures et demie au cours des 90 jours précédents. Ils participaient à un examen de compétence et n'avaient fait que deux heures et demie de vol sur cet appareil au cours des 90 jours précédant l'accident. Cela laissait donc entendre que le manque de formation ou de compétence pouvait être source de problèmes. Peut-être pourriez-vous expliciter ce point.

Je pense qu'il s'agit là des cinq principaux éléments. Pourriez-vous nous donner une idée du genre de problèmes qui pourraient résulter de ces lacunes, du manque de personnel, des contraintes imposées par les restrictions budgétaires et la centralisation?

M. C.J. Foster: Eh bien, à cause de ces lacunes, il est très difficile, sinon impossible, pour Transports Canada de respecter ses engagements en ce qui concerne la sécurité. Par le passé, je crois savoir que nous n'avons respecté que 60 à 70 p. 100 de ces engagements: nombre d'inspections à la base, nombre d'inspections des transporteurs, inspections d'aéroports, nombre de vols, représentants envoyés auprès des transporteurs pour exercer des fonctions d'inspection au nom de Transports Canada, une sorte d'autocontrôle. Mais à cause de ces manques à combler, je ne vois pas comment nous pouvons progresser.

M. Skelly: Pouvez-vous nous donner des chiffres? Et nous dire dans quelles catégories? En ce qui concerne également les frais de déplacement, pouvez-vous nous donner une idée des sommes que le ministère serait tenu de consacrer pour envoyer une personne faire des inspections sur le terrain? Qu'est-ce que

[Text]

enforcement could actually get out on the road and do it? What kind of costs would this involve? And what kind of areas—the numbers and categories—are your shortfalls in?

Mr. C.J. Foster: Well, I think you could plan on about \$100 a day to keep a man in the field, including hotel room, meals, transportation, and that sort of thing.

I think it is clearer that more decentralization, putting these people, say, out in different areas where there is significant aviation activity, would cut down on this transportation. That would be his home base; then he would report to his headquarters. He would be on the scene, so to speak.

Speaking of shortfalls, the information I have is that we are short 150 CAI's. There are about 50 airworthiness inspectors—technical inspectors. We are about a dozen planners short. We are short somewhere in the area of 63 administrative support persons—the clerks, the typists, the pay accountants, this type of thing.

Unless you build your system, you know, step by step by step, you will wind up with these glitches when you have somebody stranded because he does not have somebody to type his memos, his findings, or his evidence. Or if you do not have a car to put him out in the field, or an airplane to put him out in the field, this is the type of—

Mr. Skelly: Could I have some sort of clarification of it? In terms of the air administration, is there a round, ballpark number? If it is just in the civil aviation area, is there an overall figure for the shortfall in personnel for carrying out the Air Administration Program? Have you any kind of a number in the total of—

Mr. C.J. Foster: In the total administration in all areas of our responsibility?

Mr. Skelly: Yes.

Mr. C.J. Foster: The number I have heard—and I do not have documentation for this—is 3,200.

Mr. Skelly: I wonder if . . . My time is kind of running away on me a bit—

The Chairman: Just a minute, Mr. Skelly.

Can I get a clarification there, please? Are there 3,200 required in total, or 3,200 short, Mr. Foster?

Mr. C.J. Foster: There are 3,200 in total.

The Chairman: In total?

Mr. C.J. Foster: Yes. This includes flight service station operators, snowplough operators, air traffic controllers, civil aviation inspectors, and planners. This is in the total scope of the air transportation, not just in the inspection and regulatory end of it.

[Translation]

cela représente comme frais? Et où se trouvent les pénuries, pouvez-vous nous donner des chiffres et nous préciser les catégories?

M. C.J. Foster: Eh bien, je pense que pour envoyer un inspecteur sur le terrain, il en coûterait à peu près \$100 par jour, y compris, entre autres, les frais d'hôtel, de repas et de transport.

Pour éviter tous ces déplacements, je pense qu'il faudrait décentraliser davantage, c'est-à-dire affecter des inspecteurs aux régions où il y a beaucoup de trafic aérien. Cela constituerait en quelque sorte le point d'attache de l'inspecteur et il pourrait, de là, faire rapport à l'administration centrale et il serait sur les lieux.

En ce qui concerne nos manques à combler, je crois savoir que nous sommes à cours de 150 inspecteurs de l'aviation civile. Il nous faudrait 50 inspecteurs de navigabilité, des inspecteurs techniques. Nous manquons d'environ une douzaine de planificateurs. Et il nous faudrait aussi un complément de près de 63 employés de soutien administratifs, soit des commis, des dactylos, des comptables à la rémunération et d'autres employés de ce genre.

Mais il faut monter la structure progressivement, autrement on risque de se trouver dans une situation où quelqu'un n'a personne pour dactylographier ses notes de service, ses constatations ou ses preuves. Ou encore il n'a pas de voiture pour aller inspecter les installations ou un aéronef pour se rendre sur le terrain, c'est le genre de . . .

M. Skelly: Pouvez-vous nous donner une précision? En ce qui concerne l'Administration des transports aériens, pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif? Si le problème existe seulement dans le secteur de l'aviation civile, a-t-on un chiffre global quant à la pénurie de personnel pour l'ensemble de l'Administration des transports aériens? Avez-vous idée du nombre total de . . .

M. C.J. Foster: Vous voulez dire l'administration dans son ensemble, tous nos secteurs de responsabilités?

M. Skelly: Oui.

M. C.J. Foster: Je crois savoir, mais je n'ai pas de preuve à l'appui, que nous avons besoin de 3,200 personnes.

M. Skelly: Je me demande si . . . J'ai presque épuisé mon temps de parole . . .

Le président: Un instant, monsieur Skelly.

Puis-je avoir une précision, monsieur Foster? Est-ce que l'effectif requis est de 3,200 personnes ou est-ce qu'il vous manque 3,200 employés?

M. C.J. Foster: L'effectif est de 3,200 personnes.

Le président: En tout?

M. C.J. Foster: Oui. Cela comprend les opérateurs de station aéronautique, les opérateurs de chasse-neige, les contrôleurs de la circulation aérienne, les inspecteurs de l'aviation civile et les planificateurs. Cela s'applique à l'ensemble des

[Texte]

The Chairman: Can you give us a ballpark figure on what you would estimate the shortage now of person-years to do that?

Mr. C.J. Foster: In the total picture?

The Chairman: Yes, included in what you would estimate to be 3,200 person-years. How much short of that are you now?

Mr. C.J. Foster: The total number of people short, as I understand it Now, again, I am dealing in unsubstantiated evidence.

The Chairman: Yes, we are just asking you for ballpark figures.

Mr. C.J. Foster: We need 3,200 people in total. That includes everybody, clerks, typists, civil aviation inspectors, technical inspectors—

The Chairman: Right.

Mr. C.J. Foster: That is the shortfall.

The Chairman: That is the shortfall?

Mr. C.J. Foster: That is my understanding, yes sir.

Our little piece of the action is 150 short.

The Chairman: Thank you, sir. Go ahead, Mr. Skelly. I apologize for the interruption, but I wanted to have that clear.

Mr. Skelly: That was a good point.

As I understand it, the money has now been terminated for headquarters staff on these functional reviews, where staff from headquarters go out to the regional offices to check and see that the standards of inspections are being kept up and that the number of inspections are being kept up. As a result of that shortage in the field and the functional review being cut off, is the full number of inspections that would normally be done or is laid out in the manuals not being conducted? Is there a shortfall in those?

• 1645

Mr. C.J. Foster: I do not think that it is the money so much in the headquarters, sir, as that every available man is committed to the legislative review, the amendment of the regulations, the rewriting of the regulations. It is fall-out of Dubin, as I understand it. The total commitment has been made to the exclusion of all else.

Mr. Skelly: So there basically has not been an expansion of person-years to deal with the added responsibilities.

Mr. C.J. Foster: That is it. There are just not enough people to go around. just not enough people to go around.

Mr. Skelly: On the other question about the Transport Canada fleet—and I guess the original question is in there—if I might follow on some statements that a previous speaker raised. My understanding is that Transport Canada's fleet is the second largest in Canada and its number of accidents is the

[Traduction]

transports aériens, non seulement aux aspects inspection et réglementation.

Le président: Pouvez-vous nous donner une idée du nombre d'années-personnes qui vous manque?

M. C.J. Foster: Dans l'ensemble?

Le président: Oui, par rapport à cet effectif de 3,200 années-personnes. Quel est votre manque à combler?

M. C.J. Foster: Le nombre total de personnes qui nous manquent, si je comprends bien Encore une fois, je ne dispose pas de preuve à l'appui.

Le président: Nous vous demandons seulement un chiffre approximatif.

M. C.J. Foster: Nous avons besoin de 3,200 personnes en tout. Cela comprend tout le monde, les commis, les dactylos, les inspecteurs de l'aviation civile, les inspecteurs techniques . . .

Le président: Très bien.

M. C.J. Foster: C'est ce qu'il nous manque.

Le président: C'est ce qu'il vous manque?

M. C.J. Foster: Si je comprends bien, oui.

En ce qui nous concerne, il nous manque 150 personnes.

Le président: Merci. Allez-y monsieur Skelly. Je m'excuse de l'interruption, mais je voulais avoir cette précision.

M. Skelly: Vous avez soulevé une question très intéressante.

Si je comprends bien, l'on ne dispose plus de crédits pour envoyer le personnel de l'administration centrale faire ses inspections, c'est-à-dire aller aux bureaux régionaux pour constater la qualité et le nombre des inspections qui sont effectuées. À cause de cette pénurie d'effectifs sur le terrain, et le fait qu'on ait éliminé l'examen fonctionnel, est-ce que l'on ne fait pas le nombre d'inspections qui devraient être effectuées ou qui est prévu dans les manuels? Y a-t-il des lacunes de ce côté-là?

M. C.J. Foster: Je ne crois pas qu'il s'agisse tant d'un manque d'argent à l'administration centrale que le fait que tout le personnel disponible est affecté à l'étude de la législation et à la modification et la reformulation des règlements. C'est une conséquence du rapport Dubin, si je comprends bien. On y a tout sacrifié.

M. Skelly: On n'a donc pas augmenté le nombre d'années-personnes pour faire face à ces fonctions supplémentaires?

M. C.J. Foster: Exactement. Il n'y a pas assez d'employés pour exercer toutes les fonctions.

M. Skelly: En ce qui concerne la flotte de Transports Canada—et je pense que la question initiale se rapporte à cela—permettez-moi de faire suite à certains points qu'a soulevés un des mes préopinants. Je crois savoir que la flotte de Transports Canada est la deuxième en importance au Canada

[Text]

second largest also, that in reality, if we compare commercial operators and include Transport Canada in that kind of operation, the outfit with the largest number of accidents has had 27 and Transport Canada has had 18 and that is the second largest number.

Mr. C.J. Foster: That is right, sir.

Mr. Skelly: This is really a thing because I guess an accident is a probability situation. It has often been said that the process to the accident starts when you get up in the morning and it is kind of a probability situation. But maintenance problems, whether they are misunderstandings on how an airworthiness directive should be put together or an improper procedure during currency flights where there has not been enough training—not training exactly, but currency work—what essentially happens is that you raise the probability of an accident. You may never actually get the accident, but the probability becomes higher.

Mr. C.J. Foster: That is right.

Mr. Skelly: Is there any more detail that you could provide on the question of pilot currency where it is not a training problem? You can have 10,000 hours in an aircraft and be out of it for three or four months and then step back into it and unless you are flying regularly you lose the sharp edge. Can you give me an indication of what the problem is in keeping those Transport Canada pilots current and sharp?

Mr. C.J. Foster: The first problem is that they fly a number of different types of aircraft. Each aircraft has its own peculiarities when it comes to emergency procedures. What you would do in the case, say, of a turbo-prop aircraft in the event of an engine failure is totally different from what you might do in the event of a prop-driven aircraft. Now, when you are interchanging back and forth between these types of aircraft—put it this way: if you are dealing under an emergency condition, you do not have room for error. You build the probability that you will make an error into the system just through sheer adrenalin going, overreacting and all these things. It could be an engine failure, and in one case you will reach here, say, to do the proper action and in another case you will reach here, and if you are interchanging back and forth and you have not had sufficient training recently to get these conditioned reflexes going—

Mr. Skelly: May I just interrupt for one minute? I appreciate the thing. I can see where the problem comes with a pilot who is not current. No matter how many flying hours he has, if he is not current in the last 90 days he may lose that fine edge. The question I asked was: Can you give me a reason why they are not getting the currency training? I think we understand that they have to be current.

Mr. C.J. Foster: I am sorry. I must have misunderstood your question.

[Translation]

et que le nombre d'accidents est également le deuxième en importance, par conséquent, si l'on compare les entreprises commerciales et Transports Canada, l'on constate que le transporteur qui vient en premier a eu 27 accidents, alors que Transports Canada, qui vient en deuxième place, en a eu 18.

M. C.J. Foster: Exactement.

M. Skelly: Quand on parle d'accidents, l'on entre vraiment dans le domaine des probabilités. L'on peut dire que les circonstances qui mènent à un accident commencent lorsqu'on se lève le matin: on se trouve en situation de probabilité. En ce qui concerne les problèmes d'entretien, qu'il s'agisse de mésentente sur ce que devrait inclure une directive de navigabilité ou d'une méthode inacceptable en cours de vol de maintien de l'acquis, lorsqu'il n'y a pas eu suffisamment de formation—peut-être devrait-on parler du maintien de l'acquis plutôt que de la formation—ce qui se produit dans ce cas est que la probabilité d'un accident croît. L'accident ne se produira peut-être jamais, mais il devient de plus en plus probable.

M. C.J. Foster: Exactement.

M. Skelly: Pourriez-vous nous donner davantage de renseignements en ce qui concerne le maintien de l'acquis des pilotes lorsque le problème ne se situe pas au niveau de la formation? Un pilote peut avoir à son actif 10,000 heures de vol mais n'avoir pas piloter un appareil pendant trois ou quatre mois; lorsqu'il y retourne, il a perdu cette acuité qui ne se maintient que par un pilotage régulier. Pouvez-vous nous donner une idée du problème qui se pose pour assurer que les pilotes de Transports Canada soient à jour?

M. C.J. Foster: Le premier problème est qu'ils doivent piloter divers genres d'aéronefs. Chaque appareil présente des particularités en ce qui concerne les situations d'urgence. Par exemple, les mesures à prendre en cas de panne de moteur dans un turboprop diffèrent totalement de celles qu'il faudrait suivre dans un appareil à propulseur. Mais les pilotes doivent constamment changer d'appareil. Or, en situation d'urgence, on ne peut se permettre de faire d'erreurs. La probabilité d'erreurs vient du seul fait que les pilotes sont en situation en stress, qu'ils peuvent perdre leur sang froid. En cas d'une panne de moteur, par exemple, dans un appareil, il faut actionner un levier particulier alors que dans un autre, il faut faire autre chose. Par conséquent, lorsqu'un pilote change constamment d'aéronef, il n'a pas le réflexe de...

M. Skelly: Permettez-moi d'interrompre un instant. Je vous remercie de cette explication. Je peux voir où la difficulté se présente lorsqu'un pilote n'est pas à jour. Peu importe le nombre d'heures de vol qu'il peut avoir fait, s'il n'a pas piloté au cours des 90 derniers jours, il peut perdre cette acuité. Je voulais savoir si vous pouviez me dire pourquoi les pilotes ne recevaient pas cette formation de maintien de l'acquis? Nous comprenons je crois l'importance pour eux de se tenir à jour.

M. C.J. Foster: Excusez-moi. J'ai dû mal comprendre la question.

[Texte]

The reason they are not getting the currency training is that it is very expensive to fly airplanes for training. The budget does not allow for it, and over the past six years we have been continually reducing the amount of flying we are permitted to do in regard to training.

• 1650

Mr. Skelly: Is it—

The Chairman: Mr. Skelly, will you wrap up, please?

Mr. Skelly: One moment, just for something, thank you.

Mr. C.J. Foster: The second, if I may add, is there are not sufficient aircraft in the system to have aircraft available to get the amount of training that is really required completed.

Mr. Skelly: This problem that came up, was the basic problem that led two pilots to go into that Twin Otter at Toronto which crashed; that neither one of them had actually got their currency hours up and that one was, in fact, checking the currency of the other, even though he had reduced currency time himself?

Mr. C.J. Foster: In my opinion it was a contributing factor. However in the accident report it stated rather clearly that they had met the training requirements of Transport Canada; end of the discussion. But they did not address the problem of whether the training requirements or the currency requirements of Transport Canada were adequate.

Mr. Skelly: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to follow up for one question on the fleet of Transport Canada. You said it was around 90 some.

Mr. C.J. Foster: That is within one or two.

Mr. McDermid: The record shows 86 and that includes the Canadian Coast Guard fleet. You are including that in your total?

Mr. C.J. Foster: I am including that, yes. They are operated by us, although they are not owned.

Mr. McDermid: Yes. In the accidents that you numbered—18 I believe—how many of those were helicopters? Do you know offhand?

Mr. C.J. Foster: If you could bear with me for a moment... as I recall we had four in a matter of 11 months. I do not have figures going back a 10-year period, but in 11 months there were four. Helicopters by nature of their construction and things like that, tend to have more accidents than other airplanes.

Mr. McDermid: Were there more accidents with the Canadian Coast Guard fleet, as opposed to Transport Canada fleet?

[Traduction]

La raison pour laquelle ils ne reçoivent pas cette formation de maintien de l'acquis est qu'il est très coûteux d'affecter des aéronefs à la formation. Le budget ne nous le permet pas et depuis six ans, le nombre d'heures de vol que nous pouvons faire en formation n'a cessé de diminuer.

M. Skelly: Est-ce que...

Le président: Monsieur Skelly, auriez-vous l'obligeance de conclure vos questions?

M. Skelly: Un instant, je voudrais ajouter quelque chose, merci.

M. C.J. Foster: En outre, il n'y a pas assez d'aéronefs dans la flotte pour assurer toute la formation nécessaire.

M. Skelly: Le problème qui s'est présenté est justement ce qui a causé l'écrasement du Twin Otter à Toronto; ni l'un ni l'autre des deux pilotes n'avaient effectué leurs vols de maintien de l'acquis; l'un d'eux voulait même savoir si l'autre était à jour, alors qu'il avait lui-même un nombre d'heures inférieur?

M. C.J. Foster: A mon avis, cela a contribué à l'accident. Toutefois, selon le rapport d'accident, les pilotes répondaient aux exigences de formation de Transports Canada; un point c'est tout. Mais les auteurs ne se prononcent pas sur la question de savoir si les exigences de formation ou de maintien de l'acquis de Transports Canada étaient acceptables.

M. Skelly: Merci. Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Skelly. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président.

Je voudrais faire suite à une question au sujet de la flotte de Transports Canada. Vous avez qu'elle comprenait quelque 90 aéronefs.

M. C.J. Foster: A un ou deux près, oui.

M. McDermid: D'après le dossier, la flotte comprend 86 appareils et cela comprend ceux de la Garde côtière canadienne. Est-ce que vous les incluez dans votre nombre total?

M. C.J. Foster: Oui je les inclue. C'est nous qui les exploitons même si nous n'en sommes pas les propriétaires.

M. McDermid: Oui. Combien d'accidents d'hélicoptère y a-t-il eu dans ces 18 accidents dont vous avez parlé? Pouvez-vous nous le dire à brûle-pourpoint?

M. C.J. Foster: Un instant, je réfléchis... je crois que nous en avons eu quatre en 11 mois. Je n'ai pas les chiffres depuis 10 ans, mais en 11 mois nous avons eu quatre accidents d'hélicoptère. En raison de leur construction même, entre autres choses, ces appareils sont davantage exposés à des accidents que d'autres types d'aéronefs.

M. McDermid: Y a-t-il eu davantage d'accidents dans la flotte de la Garde côtière que dans celle de Transports Canada?

[Text]

Mr. C.J. Foster: There were more with the coast guard than there were with Transport Canada. As I understand, the coast guard own all these aircraft although we keep some here in Ottawa for training. We did have one very serious accident about 1975 or 1976 where one man was killed here in Ottawa and another one was severely injured. It had to be about 1976.

Mr. McDermid: How many of them are chalked up to maintenance? What is the average?

Mr. C.J. Foster: I do not know. In some cases we have had accidents where they could not really determine the cause, possibly maintenance. When we talk about an accident, you try to identify it as operational or maintenance. If it is maintenance, then what is wrong with the maintenance system? If it is operational, what is wrong with our operational procedures? We look at that, or we should be looking at that to try and identify it and correct it.

Mr. McDermid: I just wondered if . . . the only thing I was trying to link up with the Department of Transport fleets, especially with the coast guard, was whether the chance of having more accidents was multiplying because of their responsibilities with their aircraft. That is basically what I was getting at.

Mr. C.J. Foster: I can only offer you an opinion. I would suggest that the coast guard operation is inherently more safe than say the logging operation in British Columbia, where they are doing a lot of hovering, lifting huge weights, things of this nature. Whereas the coast guard by flying out over—say, they are doing an ice reconnaissance, usually they are in fair weather, they are not carrying heavy loads and things like that, but again that is an opinion.

Mr. McDermid: I will tell you, the loggers will not fly in bad weather, but I will tell you those guys from search and rescue in coast guard—I think three times in the last year in the House we have congratulated crews that have gone out when you would not go out and walk the dog in that weather.

Mr. C.J. Foster: I might add to that point, sir, if I may,—

• 1655

Mr. McDermid: I am just trying to see if there is . . . If that could explain part of the reason why there are so many accidents with the DOT. That is all I am trying to get at.

Mr. C.J. Foster: I am not sure, but I suspect you are confusing the search and rescue activity, which is carried on by the military, as opposed to the coast guard operation. We have had some very serious boating or shipping accidents, and the military did a rescue at . . . I cannot remember the details, but it was fairly recent, during the winter.

[Translation]

M. C.J. Foster: Il y en a eu davantage dans la flotte de la Garde côtière. Si je comprends bien, la Garde côtière possède tous ses appareils, bien que nous en conservions quelques-uns ici à Ottawa à des fins de formation. Nous avons eu un accident très grave vers 1975 ou 1976 ici à Ottawa: un homme est mort et un autre fut grièvement blessé. Cela s'est produit vers 1976.

M. McDermid: Combien étaient attribuables à un problème d'entretien? En moyenne?

M. C.J. Foster: Je ne le sais pas. Dans certains cas il était impossible de déterminer la cause de l'accident, qui pouvait résulter d'un manque d'entretien. Pour tout accident, l'on s'efforce de déterminer s'il est attribuable à une faute d'entretien ou d'opération. S'il est attribuable à l'entretien, nous voulons savoir ce qui ne va pas de ce côté? Si le problème se trouve du côté des opérations, nous cherchons à déterminer où nos procédés font défaut. C'est ce que nous essayons de faire afin de prendre les mesures qui s'imposent.

M. McDermid: En ce qui concerne les flottes de Transports Canada, spécialement celle de la Garde côtière, je me demandais si la probabilité d'accident se trouvait accrue à cause des responsabilités à assumer en ce qui concerne les aéronefs. C'est essentiellement ce que je voulais savoir.

M. C.J. Foster: Je ne peux que vous donner mon opinion personnelle. Je dirais que les opérations de la Garde côtière présentent moins de danger que l'abattage forestier en Colombie-Britannique, par exemple, où l'hélicoptère doit rester longtemps immobile dans les airs et soulever des poids énormes. Tandis qu'à la Garde côtière l'on fera de la reconnaissance dans les glaces, habituellement par temps clair, et les hélicoptères ne transportent pas de lourdes charges ou autres choses de ce genre, mais encore une fois c'est mon opinion personnelle.

M. McDermid: En ce qui concerne l'abattage d'arbres, les hélicoptères ne sortent pas lorsque le temps est mauvais, tandis que ceux qui font de la recherche et du sauvetage pour la garde côtière—et bien je vous dirais que par trois fois cette année à la Chambre nous avons félicité des équipages d'être sortis alors qu'il faisait un temps de chien.

M. C.J. Foster: Permettez-moi d'ajouter

M. McDermid: Je voulais tout simplement voir si . . . Si cela pouvait expliquer en partie la raison pour laquelle il y a tant d'accidents au ministère des Transports. C'est tout ce que je veux savoir.

M. C.J. Foster: Je ne suis pas sûr, mais je crois que vous confondez les opérations de recherche et de sauvetage effectuées par les militaires et celles de la Garde côtière. Nous avons eu de très graves accidents maritimes et les militaires ont effectué un sauvetage à . . . Je ne me souviens pas des détails mais cela s'est produit récemment, à l'hiver.

[Texte]

The Chairman: Was that the point you wanted to make?

Mr. Skelly: Yes. Just that the military . . . I am not familiar with a single accident that the military have had with that outfit in spite of the higher volume.

Mr. C.J. Foster: I was going to suggest, sir, that—

An hon. Member: Oh yes. Yes they have.

Mr. C.J. Foster: —we have not a single helicopter in Transport Canada. We may have one.

Mr. McDermid: Yes.

Mr. C.J. Foster: I will correct that, but it is equipped for flight in instrument conditions.

Mr. McDermid: I am sorry; is what?

Mr. C.J. Foster: We have only, possibly, one aircraft in the Transport Canada fleet of helicopters that is equipped for flight in IFR conditions.

Mr. McDermid: And that includes coast guard.

Mr. C.J. Foster: That includes the coast guard.

Mr. McDermid: The other question I wanted to ask you: The plane crash that I am kind of interested in was Charlie-Sierra-Victor, a Twin Otter, which crashed on February 27, 1981. I have a copy of the draft confidential report in front of me. I believe your solicitor is very familiar with this particular case. She and I have the same clients. They happen to be constituents of mine. It is very difficult to get answers out of anybody on this one, and there is some evidence which indicates that there might have been some problem with one of the engines. Smoke was seen by a witness coming out of one of the engines. However, the report said there was nothing wrong with the engines, that it was pilot error. It was chalked up to pilot error. I am not sure if there has been a final report.

Ms Swenarchuk: There has been.

Mr. McDermid: There has been? And has the final report changed the opinion at all?

Mr. C.J. Foster: No sir.

Mr. McDermid: Is there any further investigation going into that particular thing, or is that case closed?

Mr. C.J. Foster: We are attempting to resurrect this particular problem.

Mr. McDermid: Do you feel the same way? That it was not looked into sufficiently?

Mr. C.J. Foster: I am quite adamant that it was not looked into sufficiently well. I am also adamant that there were a number of conjectures and conclusions drawn without sufficient evidence to support them.

Mr. McDermid: Yes. Would an independent enquiry have made any difference, do you think, rather than an in-house investigation?

Mr. C.J. Foster: I think so. Again, I can only offer you an opinion.

[Traduction]

Le président: Est-ce que c'est à cela que vous vouliez en venir?

M. Skelly: Oui. Il me semble que les militaires n'ont pas eu un seul accident même si leurs opérations sont beaucoup plus nombreuses.

M. C.J. Foster: J'allais dire que . . .

Une voix: Oh oui. Ils en ont eu.

M. C.J. Foster: . . . Nous n'avons pas un seul hélicoptère à Transports Canada. Ou nous en avons peut-être un.

M. McDermid: Oui.

M. C.J. Foster: L'appareil est équipé pour le vol aux instruments.

M. McDermid: Excusez-moi, je n'ai pas compris.

M. C.J. Foster: Il n'y a qu'un seul appareil dans la flotte d'hélicoptères de Transports Canada qui soit équipé pour le vol aux instruments.

M. McDermid: Et cela comprend la Garde côtière?

M. C.J. Foster: Cela comprend la Garde côtière.

M. McDermid: J'avais une autre question à vous poser. L'accident qui m'intéresse est celui de l'écrasement d'un Twin Otter, le Charlie-Sierra-Victor, le 27 février 1981. J'ai un exemplaire du projet de rapport confidentiel devant moi. Je crois que votre avocat connaît bien ce cas. Elle et moi avons les mêmes clients, qui, par pure coïncidence, sont parmi mes commettants. Il est très difficile d'obtenir une réponse claire à ce sujet mais il semble exister certains éléments de preuve qui démontrent qu'un des moteurs a pu être défectueux. Un témoin aurait vu de la fumée sortir d'un des moteurs. Toutefois, selon le rapport, les moteurs étaient en parfait état et l'accident était causé par une erreur du pilote. C'est ce qu'on a dit. Je ne sais pas s'il y a eu un rapport définitif.

Mme Swenarchuk: Oui, il y en a eu un.

M. McDermid: Il y en a eu un? Et ce rapport a-t-il infirmé cette opinion?

M. C.J. Foster: Non.

M. McDermid: Est-ce qu'on continue d'enquêter sur cette affaire ou est-ce qu'on a fermé ce dossier?

M. C.J. Foster: Nous essayons de le faire rouvrir.

M. McDermid: Croyez-vous toujours qu'on n'a pas suffisamment enquêté sur cette affaire?

M. C.J. Foster: J'en suis convaincu. Je suis aussi persuadé qu'on a avancé diverses hypothèses et conclusions sans preuves à l'appui.

M. McDermid: Oui. Croyez-vous qu'une enquête indépendante aurait abouti à une conclusion différente qu'une enquête interne?

M. C.J. Foster: Je le crois. Je le répète, il s'agit d'une opinion personnelle.

[Text]

Mr. McDermid: There were a lot of things missing out of the report, as very well enunciated in a letter to the Aircraft Accident Review Board from Ms Swenarchuk. Were those concerns, that you enunciated on November 6, 1981, answered to your satisfaction?

Mr. C.J. Foster: Some were. The problem of auxillary batteries was never addressed. They have been taken out of our aircraft, although they do have a function in the relay procedure, or the starting procedure of the engine. One of the areas that concerns me... he concludes in his findings that the engine which was running was developing 86 per cent of its horsepower. Yet, he admits in other parts of the document, that he could not determine the position of the propeller because that part of the aircraft had been destroyed. Well, it is quite clear in the flight manual that to determine horsepower you need to know what revolutions per minute the propeller was going. That is not available. So, to conclude that it was 86 per cent I do not think is substantiated.

• 1700

I am just trying to recall some other details.

Mr. McDermid: Well, obviously, you have answered the question to my satisfaction.

I would like the record to show, in all fairness to Ms Swenarchuk, that she was acting in her private capacity as a solicitor to clients, and not as an adviser to the association on the situation I am quoting. I do not want to embarrass her or let the committee think that I am privy to some information from the association, or whatever. I do not want to indicate that at all. This was information given to me by clients, who are very, very concerned about this particular situation, as I am. That is what I am pursuing this line of approach.

Where does it stand now? What is being done about it? Is there a likelihood that it will be reopened?

Mr. C.J. Foster: I do not know, sir. I am preparing a letter to the minister, outlining what I consider our major deficiencies, improper conclusions, unsubstantiated findings. I cannot tell you what the outcome will be. I can only present the case to him as factually and as honestly as I can.

Mr. McDermid: Can I ask you this? Has your association contacted a Mr. Robert Carducci of Northeast Engineering and Development Limited in Stroud, Ontario, who is probably the aeronautical engineer that knows the most about a Twin Otter? Have you contacted him in regard to this report to get expert advice from him?

Mr. C.J. Foster: No; I have not, sir, but I would welcome any available advice I can get on this matter.

[Translation]

M. McDermid: Il manque beaucoup de choses dans le rapport, comme M^{me} Swenarchuk l'a très bien signalé dans une lettre au Comité d'enquête sur les accidents d'avions. A-t-on répondu de façon acceptable aux préoccupations que vous avez exposées le 6 novembre 1981?

M. C.J. Foster: Dans certains cas, oui. L'on n'a toutefois rien dit au sujet des accumulateurs auxiliaires. On les a enlevés de notre aéronef bien qu'ils jouent une fonction dans le processus de relai ou de contact du moteur. Un aspect qui me préoccupe est que selon l'auteur du rapport, le moteur qui fonctionnait donnait 86 p. 100 de sa puissance. Pourtant, ailleurs dans le document, il avoue n'avoir pu déterminer la position du propulseur parce que cette partie de l'aéronef avait été détruite. Il est pourtant bien clair dans le manuel de vol que pour déterminer la puissance du moteur, il faut savoir le nombre de rotations par minute du propulseur. On ne connaît pas cette donnée. Il est par conséquent injustifié, à mon avis, de dire que le moteur fonctionnait à 86 p. 100 de sa puissance.

J'essaie tout simplement de me rappeler d'autres détails.

M. McDermid: Vous avez tout à fait bien répondu à la question.

En toute justice pour M^{me} Swenarchuk, je voudrais que l'enregistrement indique qu'elle agissait en son nom personnel à titre de solliciteur auprès des clients, et non pas à titre de conseiller auprès de l'association en ce qui a trait à la situation dont je parle. Je ne veux ni l'embarrasser, ni que le comité pense que je détiens des renseignements privilégiés de l'association, ou quelque chose du genre. Loin de moi cette idée. Il s'agit de renseignements qui m'ont été donnés par des clients qui sont extrêmement préoccupés par cette situation, tout comme je le suis. C'est la raison pour laquelle je maintiens cette approche.

Où en sommes-nous à l'heure actuelle? Quelles sont les mesures qui ont été prises? Existe-t-il une possibilité que le dossier soit rouvert?

M. C.J. Foster: Je n'en sais rien, monsieur. Je suis à rédiger une lettre au Ministre dans laquelle je fais état de ce qui, à mon avis, constitue des lacunes majeures, des conclusions inappropriées et des constatations non fondées. Je ne peux vraiment pas vous dire ce qu'il en résultera. Je ne peux qu'exposer la situation au Ministre de façon aussi factuelle et honnête que possible.

M. McDermid: Puis-je vous poser une question? Votre association a-t-elle communiqué à M. Robert Carducci de la *Northeast Engineering and Development Limited* à Stroud, Ontario, qui est probablement l'ingénieur en aéronautique le plus compétent en ce qui a trait au *Twin Otter*? Avez-vous communiqué avec lui au sujet de ce rapport afin d'obtenir son avis en tant qu'expert?

M. C.J. Foster: Non, je ne l'ai pas fait, mais j'accueillerai avec plaisir tous les conseils qu'on voudra bien me prodiguer à ce sujet.

[Texte]

Mr. McDermid: Other than pilot's error, did the final report completely exonerate the department with respect to the certificate of air worthiness, the proper checks, the proper hours of maintenance on it, et cetera?

Mr. C.J. Foster: Yes; as I recall, it stated quite emphatically that all the maintenance requirements, et cetera, had been completed on the aircraft and that it was indeed an airworthy aircraft.

Mr. McDermid: Was there a coroner's inquest in this particular case?

Mr. C.J. Foster: No, sir.

Mr. McDermid: In your opinion, did it warrant one?

Mr. C.J. Foster: In my opinion, yes.

Mr. McDermid: Now, are you speaking on your behalf or the association's behalf? Are you speaking as a personal professional?

Mr. C.J. Foster: I am speaking as a personal professional.

Mr. McDermid: Fine.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Foster, before I close the meeting, I want simply to say to you that I do not want you to feel that my remarks earlier on were directed at you personally. I hope you do not feel that I came down too hard on you.

Maybe we are a little super-sensitive these days—maybe I am, I should say. If you have been seeing some of the editorial comments in the media lately, you are as aware as I am that all of us here who wear the label of member of Parliament are nothing more than a bunch of lazy, mindless oafs who have no responsibility to our constituents except to rip them off. Maybe I am a little sensitive, but I was concerned about the tenor of some of the statements.

It may well have been because you have not had very much experience appearing before a parliamentary committee; while we allow more latitude, I suppose, than a court of law, we do have to be careful. That was the only point I was trying to make.

Mr. C.J. Foster: I would like to state, sir, that any remarks I made were not intended as a reflection on any company. I was only trying to express my concern that there may be an increased possibility towards this type of thing and that we should guard against this.

I am very proud of Transport Canada.

• 1705

The Chairman: I appreciate that comment, sir, and I also recognize that your group has a very heavy responsibility, not only to your employer but also to the public. And in a sense, a very real sense, the public is your employer. I want to thank you for coming today and sharing your thoughts with us. Ms

[Traduction]

M. McDermid: Mise à part l'erreur du pilote, le rapport final exonère-t-il complètement de tout blâme les ministères en ce qui a trait à la certification, aux vérifications appropriées, aux heures d'entretien prescrites, et cetera?

M. C.J. Foster: Oui; je me souviens très bien que le rapport mentionnait sans équivoque que toutes les exigences en matière d'entretien, et cetera, avaient été remplies et qu'il s'agissait bel et bien d'un aéronef en état de fonctionner.

M. McDermid: Y a-t-il eu enquête du coroner dans ce cas particulier?

M. C.J. Foster: Non, monsieur.

M. McDermid: A votre avis, aurait-il dû y avoir enquête?

M. C.J. Foster: Je pense que oui.

M. McDermid: Exprimez-vous cette opinion en votre nom personnel ou au nom de l'association? Parlez-vous à titre de professionnel?

M. C.J. Foster: Je parle à titre de professionnel.

M. McDermid: Très bien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Foster, avant de lever la séance, je voudrais vous souligner que mes observations précédentes ne s'adressaient pas à vous personnellement. J'espère que vous n'avez pas l'impression que je vous ai fait trop la vie dure.

Je crois que nous avons tous la sensibilité exacerbée ces temps-ci, du moins en ce qui me concerne. Si vous avez lu certains des éditoriaux parus dans les media dernièrement, vous savez sans doute maintenant que tous tant que nous sommes, les députés, sommes une bande de paresseux, d'idiots sans coeur qui n'assument aucune responsabilité vis-à-vis de leurs commettants sauf pour les dépouiller. Je suis peut-être un peu trop sensible, mais la teneur de certains commentaires m'a accablé.

C'est sans doute parce que vous n'avez pas beaucoup d'expérience des audiences des comités parlementaires; si nous sommes probablement plus souples qu'une cour de justice, il nous faut quand même tout scruter soigneusement. C'est le seul point que je voulais souligner.

M. C.J. Foster: Je voudrais préciser, monsieur, que toutes les remarques que j'ai faites ne visaient aucune compagnie en particulier. J'ai seulement tenté d'exprimer ma préoccupation face à la possibilité grandissante que ce genre de choses se reproduise et nous mettre tous en garde.

Je suis très fier de Transports Canada.

Le président: J'apprécie cette remarque, monsieur, et j'admets en outre que votre groupe détient une très lourde responsabilité, non seulement auprès de son employeur mais également vis-à-vis du public. Car, tout compte fait, le public est votre véritable employeur. Je désire vous remercier de votre

[Text]

Swenarchuk has indicated she would like to make a comment, please go ahead.

Ms Swenarchuk: I just wanted to follow from the question of maintenance problems and inform you that the final day of the inquest into CFCAS occurred just within the last few weeks and we are expecting the coroner's report as soon as he finishes writing it. It might be of interest to the committee to look at that report when it is finalized, particularly with regard to maintenance of aircraft.

The Chairman: Would you try to get us a copy of that as soon as it is available, please, Miss Sirpaul?

Again, thank you very kindly to the witnesses.

Our next meeting is scheduled for Tuesday, May 25, and we shall have the Minister of Transport. If my memory serves me correctly, that is slated for 8 p.m.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

présence et d'avoir bien voulu échanger vos idées avec nous. M^{me} Swenarchuk a demandé la parole, alors je la lui laisse.

Mme Swenarchuk: Je veux seulement revenir à la question des problèmes d'entretien et vous informer que l'enquête judiciaire sur la CRCAS s'est terminée il y a quelques semaines seulement et nous devons recevoir le rapport du coroner dès qu'il aura fini de le rédiger. Il serait peut-être bon que le comité prenne connaissance de ce rapport dans sa forme finale, surtout en ce qui concerne l'entretien de l'aéronef.

Le président: Mademoiselle Sirpaul, auriez-vous l'obligance de nous obtenir copie de ce rapport dès qu'il sera disponible?

Encore une fois, je désire remercier très sincèrement tous les témoins.

Notre prochaine réunion est prévue pour le mardi 25 mai, et le ministre des Transports sera des nôtres. Si je me rappelle bien, cette réunion est prévue pour 20 heures.

La séance est ajournée jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Union of Professional and Technical
Employees, Aircraft Operational Group:*

Mr. C.J. Foster, Chairman;
Michelle Swenarchuk, Counsel.

*Du Groupe de la navigation aérienne du Syndicat canadien
des employés professionnels et techniques:*

M. C.J. Foster, président;
Michelle Swenarchuk, conseiller.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 64

Fascicule n° 64

Tuesday, May 25, 1982

Le mardi 25 mai 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

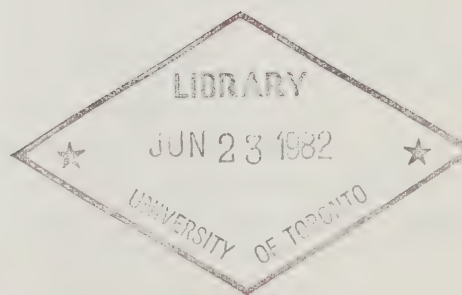
Transports

RESPECTING:Main Estimates 1982-83: Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT**CONCERNANT:**Budget principal 1982-1983: crédits 1 et 5—Programme
de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS**APPEARING:**The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport**COMPARAÎT:**L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports**WITNESSES:**

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Dinsdale
Bockstael	Ellis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Flis
Corbin	Gourd
Dantzer	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Scott (<i>Hamilton—</i>
Mayer	<i>Wentworth</i>)
McKenzie	Skelly
McRae	Turner—(20)
Nowlan	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, May 25, 1982:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Forrestall;

Mr. McKenzie replaced Mr. McDermid.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 25 mai 1982:

M. Dinsdale remplace M. Forrestall;

M. McKenzie remplace M. McDermid.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 25, 1982

(103)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Corbin, Deniger, Dinsdale, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, McKenzie, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Skelly and Turner.

Other Member present: Mr. Watson.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. Gaétan Bélec, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No. 56*).

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the TENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Tuesday, May 18, 1982 to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:

1. That the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1983 be examined on the following days:

THURSDAY, MAY 20, 1982 at 3:30 p.m.

Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program

Canadian Union of Professional and Technical Employees, Aircraft Operations Group.

TUESDAY, MAY 25, 1982 at 8:00 p.m.

Votes 1 and 5—Departmental Administration Program

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

THURSDAY, MAY 27, 1982 at 9:30 a.m.

Votes 100 and 105—Canadian Transport Commission.

2. That the Annual Reports of Air Canada for 1980 and 81 be considered on June 1, 1982 at 9:30 a.m. and 11:00 a.m. and, if required, another meeting be scheduled on Thursday, June 3, 1982 at 3:30 p.m.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 MAI 1982

(103)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Corbin, Deniger, Dinsdale, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, McKenzie, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Skelly et Turner.

Autre député présent: M. Watson.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien et M. Gaétan Bélec, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport de surface.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no 56*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le DIXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mardi 18 mai 1982 pour planifier ses travaux futurs et a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le Budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 soit étudié aux dates suivantes:

LE JEUDI 20 MAI 1982 à 15h30

Crédits 45, 50 et 55—Programme des transports aériens

Le Groupe de la navigation aérienne du Syndicat canadien des employés professionnels et techniques.

LE MARDI 25 MAI 1982 à 20 heures

Crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale

L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

LE JEUDI 27 MAI 1982 à 9h30

Crédits 100 et 105—Commission canadienne des transports.

2. Que les rapports annuels d'Air Canada pour 1980 et 1981 soient étudiés le 1^{er} juin 1982 à 9h30 et 11 heures, et qu'une autre réunion soit prévue au besoin pour le jeudi 3 juin 1982 à 15h30.

3. That two meetings be scheduled to consider the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81:

TUESDAY, JUNE 8, 1982 at 8:00 p.m.

Canadian National Railways Pensioners Associations Incorporated.

Canadian Railways Employees' Pension Association.

THURSDAY, JUNE 10, 1982 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and, if required, at 3:30 p.m.

Dr. J.M. LeClair, President Canadian National Railways.

On motion of Mr. Nowlan, seconded by Mr. Deniger, the TENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

Questioning was resumed.

At 10:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

3. Que deux réunions soient prévues pour l'examen des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981:

LE MARDI 8 JUIN 1982 à 20 heures

Conseil national des associations de retraités du CN Incorporé.

«*Canadian Railways Employees' Pension Association*».

LE JEUDI 10 JUIN 1982 à 9h30 et 11 heures et, au besoin, à 15h30

Dr J.M. LeClair, président Chemins de fer nationaux du Canada.

Sur motion de M. Nowlan, appuyé par M. Deniger, le DIXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

L'interrogation se poursuit;

A 22h34, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, May 25, 1982

• 2015

Le vice-président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Avec votre consentement, je mets en délibération les crédits 1 et 5, Programme de l'administration centrale, sous la rubrique: TRANSPORTS

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement.....\$86,329,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital.....\$11,224,000

Le vice-président: Le Comité désire-t-il étudier tous ces crédits ensemble?.. Bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Monsieur Pepin auriez-vous l'obligeance de nous présenter vos hauts fonctionnaires et du même coup, si vous le désirez, nous faire une déclaration préliminaire.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Monsieur le président, je suis bien protégé comme à l'habitude. M. Kroeger, mon sous-ministre; M. Walter M. McLeish, l'administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. R. Quail, qui remplace M. Sinclair, administrateur de la section maritime, M. Quail est vice-administrateur, ou sous-administrateur... M. Gaétan Bélec, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport de surface. Je n'ai pas de déclaration à faire puisque la dernière fois que je suis venu, vous et d'autres m'avez félicité de ne pas le faire. Donc, nous allons passer immédiatement aux questions, si vous le permettez.

Le vice-président: Alors, monsieur le ministre, on vous remercie de cette très brève introduction. Je pense que c'est très sage, comme vous le savez, de ne pas perdre d'engagement, surtout quant au temps, et je ne tarderai pas plus longtemps, moi non plus.

Monsieur Nowlan *please go ahead*

M. Nowlan: Vous êtes très gentil, monsieur le président. Vous êtes très gentil!

I am glad, Mr. Chairman, the minister does not have a preconceived statement. I am also glad the Transport Committee, Mr. Chairman, has had a chance that some committees have not had to really go through the estimates. I say go through the estimates. I also say that with, I guess, the cynical experience I have had as a member of Parliament for a few years. I appreciate that when Mr. Kroeger sits next to the minister, and the officials—Mr. McLeish and others—sit next

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 25 mai 1982

The Vice-Chairman: We are now going to resume consideration of our order of reference concerning the Main Estimates for the financial year ending March 31, 1983. If it pleases the Committee, we will now consider Votes 1 and 5, Departmental Administration Program, under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating Expenditures.....\$86,329,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital Expenditures.....\$11,224,000

The Vice-Chairman: Do the members of the Committee wish to study all these votes together? I would now like to welcome the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Mr. Pepin, would you be so kind as to introduce to us the officials who have accompanied you this evening? You may also, if you so wish, make any opening statement you might have prepared.

The Honourable Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Mr. Chairman, I am very well protected, as usual. I have with me this evening Mr. Kroeger, who is my Deputy Minister; Mr. Walter M. McLeish, who is the Administrator for the Canadian Air Transportation Administration; Mr. R. Quail, who has replaced Mr. Sinclair as Administrator of the Canadian Coastguard, he is, I believe, Deputy Commissioner; Mr. Gaétan Bélec, Deputy Administrator for the Canadian Surface Transportation Administration. I have no opening statement to make since the last time I appeared before you, you and others congratulated me for not having prepared one. If everyone is in agreement, we could get right down to the questions.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister, for these very brief introductory remarks. Like you, I believe it is wise to try to avoid wasting time. Therefore, I will say no more.

Mr. Nowlan *allez-y.*

Mr. Nowlan: You are very kind, Mr. Chairman. You are really very kind indeed!

Je suis ravi, monsieur le président, que le ministre n'ait pas préparé de déclaration préliminaire. Je suis également ravi du fait que le comité des Transports ait eu l'occasion, contrairement à certains autres comités, de faire un examen approfondi des prévisions budgétaires. Et si je vous donne l'impression d'être un peu cynique, cela est sans doute imputable au fait que je suis député depuis plusieurs années déjà. Lorsque je vois M. Kroeger, M. McLeish et les autres assis à côté du ministre,

[Text]

to the minister, they are so glad to get this exercise over it is almost *Doonesbury*. In fact, if I were a *Doonesbury* cartoonist, I would certainly be able to make many cartoons of the charade of members of Parliament investigating the estimates of millions and billions of dollars of departments.

I do think, Mr. Chairman, even though I am cynical because of experience, and knowing full well the officials have nothing to do—and frankly the minister has very little to do with what I believe is needed; that is, the fundamental reform of the old parliamentary system, and especially the committee system. I give you, Mr. Chairman, the officials of the committee, Mr. Santosh, and also the officials who appeared here in the minister's absence, credit for at least appearing here. Unlike other committees, we cannot complain that there were not officials here. Whether we got the answers we wanted is another question, but at least I am glad to be a member of a committee that at least has touched some of the areas of concern of members.

Now, after that beatitude, Mr. Minister, I come to the reality. I have four questions, but I will not get to them all in the first round. My first is on Dorval-Mirabel; my second is on the fuel compensation tax; my third is on the domestic air policy; and my fourth is on the special francophone recruiting teams only trying to recruit francophones in this day of bilingualism and/or charter of rights. Now, I want to take them, Mr. Chairman, on that basis.

• 2020

Mr. Minister, of course, you, delightfully, were not in the House today—frankly, you are usually in the House—when I was trying to drag the Prime Minister into the Mirabel-Dorval question as a Montreal member and/or a leader and Prime Minister, certainly a Prime Minister of a government and a leader of a party that has some national roots in history, regardless of the reality of today. But be that as it may, Mr. Minister, you said that you would make a decision May 18.

In answer to Mr. Gourd, the member for Argenteuil—Papineau, you said that you personally—I am paraphrasing but I have the quote here somewhere—are convinced that there has to be a shift of traffic flow from Dorval to Mirabel. If I had caught the eye of the Speaker—which is another whole problem I have with the Speaker, and that too is going to come bubbling up pretty soon—I would have asked you if the decision were not really already made to shift traffic flow, and the only question left in abeyance is the timing and how much of the flow.

Mr. Minister, my first question to you on Mirabel and Dorval is, why are you even thinking of shifting traffic flow from Dorval to Mirabel?

[Translation]

j'ai l'impression qu'ils ont vraiment hâte d'en terminer avec ce travail. Cela me fait penser aux bandes dessinées *Doonesbury*. D'ailleurs, si je faisais moi-même des bandes dessinées, je pourrais certainement bien rendre en images cette charade des députés qui font des enquêtes sur les milliards de dollars qui sont dépensés par les ministères.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, même si mon expérience me rend cynique et même si je sais que les hauts fonctionnaires et même le ministre ont très peu à voir là-dedans, je pense que la réforme de l'ancien système parlementaire, et notamment du système des comités, s'impose. Monsieur le président, je dois vous remercier, vous, les organisateurs du comité, madame Santosh, et tous les hauts fonctionnaires qui ont comparu lorsque le ministre ne le pouvait pas, de vous être au moins montré dans cette pièce. Au contraire de bon nombre d'autres comités, nous ne pouvons pas nous plaindre de l'absence de hauts fonctionnaires lors de nos réunions. Remarquez, on ne nous a pas toujours fourni les réponses que nous aurions voulu entendre, mais ça c'est une autre question. Je tenais à dire que je suis heureux d'être membre d'un comité qui a touché au moins un certain nombre de domaines qui préoccupent les députés.

Mais, monsieur le ministre, revenons maintenant à nos moutons. J'ai quatre questions, mais je ne pourrai pas toutes vous les poser pendant le premier tour. Ma première question se rapporte aux aéroports de Dorval et Mirabel, ma deuxième à l'indemnité de compensation pour le carburant, ma troisième à la politique aérienne canadienne et ma quatrième aux équipes spéciales de recrutement de francophones, qui essaient de ne recruter que des francophones. Pourtant, ce sont le bilinguisme et la charte des droits qui priment, me semble-t-il, à l'heure actuelle. Monsieur le président, j'aimerais poser mes questions dans cet ordre-là.

Monsieur le ministre, vous avez sans doute été très heureux de ne pas être à la Chambre aujourd'hui franchement, vous y êtes en général, lorsque j'ai essayé d'entraîner le premier ministre dans la question de Mirabel-Dorval en sa qualité de citoyen de Montréal et de chef et de premier ministre, en tout cas de premier ministre d'un gouvernement et chef d'un parti dont quelques racines nationales plongent dans l'histoire, quelle que soit la réalité d'aujourd'hui. Mais quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, vous avez dit que vous prendriez une décision le 18 mai.

En réponse à M. Gourd, député d'Argenteuil—Papineau, vous avez dit être personnellement convaincu—je suis en train de vous paraphraser, mais j'ai la citation ici quelque part—que le trafic aérien doit se déplacer de Dorval à Mirabel. Si j'avais pu attirer le regard de l'Orateur et cela est un autre problème que j'ai avec l'Orateur et qui va exploser très bientôt, je vous aurais demandé si cette décision n'avait pas déjà été prise, la seule question en suspens étant les délais et le volume du trafic visé.

Monsieur le ministre ma première question au sujet de Mirabel et de Dorval est celle-ci: Comment pouvez-vous même penser à déplacer le trafic de Dorval à Mirabel.

[Texte]

Mr. Pepin: I will make three points. The first one is that, as you have seen in politics, Mr. Nowlan, I have always been very careful never to indicate a date. This is the first time I did it and it was not such a good idea.

Mr. Nowlan: And you will never do it again.

Mr. Pepin: I was hoping that you and the interested parties at large in the population would put the emphasis not on May 18, or the month of May, but pay more attention to the spirit of what I was trying to do. I was simply saying that I recognized that a decision had to be made, a direction had to be given, and in order to force myself—and I am sure you do these things also, occasionally—you say I will do it by the—et cetera.

Mr. Nowlan: Okay. I go along with all of that, but let us get down to the hard core.

Mr. Pepin: I did not say “a transfer”, I said “a decision”. I do not think you will find me having said “transfer”. I said that a decision must be made. Okay?

Mr. Nowlan: A decision on the transfer; I will look it up in *Hansard* tonight.

Mr. Pepin: No, no, a decision can be either way, obviously. I do not have to emphasize that. I said that a decision has to be made.

The third point is one on which I have insisted, really, from the beginning of this discussion, that I do not think it is wise to indicate, or begin to indicate or begin to reason the arguments for and the arguments against anything you might say on this subject, and there are some good ones on all sides. Before I go to see my colleagues in Cabinet, on that I have not changed my mind, and this is what I intend to do. I have been working partly during the weekend, as I said I would, and we are getting to a paper now. We still have to work on it, but the objective is to go to Cabinet and obtain from Cabinet an approval or a disapproval on the recommendations I am going to make. It really would not be particularly useful for me to debate these things tonight and then have to imply that my colleagues did not agree with me.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, Mr. Minister, I am going to confess something. I sort of like you as an individual and I am glad we are—

Mr. Pepin: It is reciprocated.

Mr. Nowlan: Then I feel even more Christian, I guess, in my next question.

I honestly believe you are trying to make a right decision. Mr. Chairman, I guess my hang-up is that I do not understand why the minister is trying to muck up the works by making a forced decision to try to resurrect a white elephant. We know about transfusions; we know about birth control; we know about cell procreation, but I do not understand why you are trying the Pepin cell creation with a white elephant.

[Traduction]

M. Pepin: Je voudrais préciser trois choses. Tout d'abord, comme vous l'avez vu dans le domaine politique, M. Nowlan, j'ai toujours pris la précaution de ne jamais donner de date. C'est la première fois que je le fais et ce n'était pas vraiment pas une bonne idée.

M. Nowlan: Et on ne vous y reprendra plus sans doute.

M. Pepin: J'espérais que vous-même et les parties intéressées du grand public insisteraient non pas sur le 18 mai, ou sur le mois de mai pour s'attacher davantage à l'esprit de ce que j'essayais de faire. Je voulais simplement dire que je reconnaisais qu'une décision devait être prise, qu'une orientation devait être donnée et pour me forcer, et je suis sûr que vous faites aussi ce genre de chose à l'occasion, en disant que vous ferez telle ou telle chose, d'ici telle ou telle date . . .

M. Nowlan: Très bien, je suis d'accord là-dessus, mais allons au coeur du sujet.

M. Pepin: Je n'ai pas dit «un transfert» j'ai dit «une décision». Je ne pense pas que vous puissiez me trouver en train de parler de «transfert». J'ai dit qu'une décision devait être prise. D'accord?

M. Nowlan: Une décision à propos du transfert. Je verrai cela dans le *Hansard* ce soir.

M. Pepin: Non, non, une décision peut aller dans un sens ou dans l'autre, de toute évidence. Je n'ai pas à insister là-dessus. J'ai dit qu'une décision doit être prise.

La troisième chose est celle sur laquelle j'ai vraiment insisté depuis le début de cette discussion; je ne pense pas qu'il soit avisé d'aboutir; exprimer ou discuter le pour et le contre de tout ce qui pourrait se dire à ce sujet, les arguments se valant des deux côtés. Avant que j'aille voir mon collègue du Cabinet, et là-dessus je n'ai pas chagé d'avis, car c'est bien ce que j'ai l'intention de faire. J'ai travaillé pendant une partie de la fin de semaine, comme je l'avais promis et un document est pratiquement terminé. Nous allons continuer à y travailler, mais l'objectif est de le présenter au Cabinet pour en obtenir l'approbation ou le rejet des recommandations que je vais vous présenter. Il ne serait pas très utile que je discute de ces choses ce soir pour devoir dire par la suite que mes collègues ne sont pas d'accord avec moi.

M. Nowlan: Monsieur le président, monsieur le ministre, je vais avouer quelque chose. Je vous aime bien comme personne, et je suis heureux que nous ayons . . .

M. Pepin: C'est réciproque.

M. Nowlan: Et je serai donc encore plus chrétien, dans ma question suivante:

Je suis honnêtement convaincu que le ministre essaie de prendre la bonne décision. Mais Monsieur le président, mon problème c'est que je ne comprends pas pourquoi le ministre est en train d'essayer de tout compliquer en essayant d'imposer une décision pour essayer de faire revivre un éléphant blanc. Nous savons ce qu'il en est des transfusions, du contrôle des naissances, de la procréation des cellules, mais je ne comprends

[Text]

Mr. Pepin: Without being impolite, I am trying not to do what I said I would not do, and that is, engage in an assessment of arguments in favour or not. If you do not believe there is a case to justify a transfer, I can only give you a list of members of Parliament from the Montreal region who believe there should be a transfer as previously intended, as previously planned.

This was what was intended in the first place, and the implication is that there is no reason not to implement that original plan; but you will find many people who will explain that to you at length.

Mr. Nowlan: I am sure that the Minister of Communications, the member from Blainville—Deux-Montagnes—

The Chairman: Let us not get into names, or we may have a whole series of witnesses to call.

Mr. Nowlan: The minister from Blainville—Deux-Montagnes, the Minister of Communications, would, perhaps, agree with the minister.

However, let us come down to a little piece of history, Mr. Chairman. The minister was a member of the Cabinet that made a decision—and to be fair to the minister, he was not the Minister of Transport then but the Minister of Industry, Trade and Commerce—when the Cabinet of the day made the decision to let Alitalia fly into Toronto, because of the pressure of the numerous people in Toronto—all good people. Now, is that not one of the reasons why Mirabel, if there was any question of it being a white elephant, took on the husks of the old dinosaur? Or are you going to try to resurrect that issue and tell the Italians coming to see their relatives in Toronto that they have to go to Mirabel first? This is what it would involve.

Mr. Pepin: You will find many people who say that the original decision to build Mirabel was well justified in terms of the—

Mr. Nowlan: You did not think that at the time, Mr. Minister, when you were the member for Drummond. When you were the member for Drummond you thought it should be in the southeast.

Mr. Pepin: The big fight when I was the member for Drummond was as to the location, it was not as to the actual building itself. It was as to the location. Some people in the Drummondville area believed that it should be built on the south shore. Others believed that it should be built on the north shore, and the others won.

Mr. Nowlan: Let me ask this very dirty question, Mr. Chairman, of the minister—

The Chairman: If it is too dirty we will have to launder it, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: All right. How many more minutes do I have?

[Translation]

pas pourquoi vous êtes en train d'essayer de créer un éléphant blanc avec la formule du docteur Pepin.

• 2025

M. Pepin: Sans vouloir être impoli, je n'essaies pas de faire ce que j'avais dit que je ne ferai pas, c'est-à-dire entamer une discussion du pour ou contre. Si vous pensez que le transfert ne se justifie pas, je peux vous donner une liste de députés de la région de Montréal qui estiment qu'il devrait se faire, comme on l'avait envisagé, prévu auparavant.

Telle était l'intention au début, et de ce fait, rien ne justifie de ne pas appliquer le plan initial, mais bien des gens vous expliqueront cela dans les moindres détails

M. Nowlan: Je suis sûr que le ministre des Communications, le député de Blainville—Deux-Montagnes . . .

Le président: Ne citons pas de nom, car nous risquerions de devoir inviter énormément de témoins.

M. Nowlan: Le ministre de Blainville—Deux-Montagnes, le ministre des Communications conviendraient peut-être avec le ministre . . .

Cependant, revenons monsieur le président à l'historique de la chose. Le ministre était membre du Cabinet qui avait pris une décision, et pour être juste envers le ministre, il n'était pas alors ministre des Transports, mais ministre de l'Industrie et du Commerce, lorsque le Cabinet avait décidé de laisser Alitalia atterrir à Toronto, compte tenu des pressions de nombreuses personnes à Toronto, de très braves gens d'ailleurs. Est-ce l'une des raisons pour lesquelles Mirabel déjà qualifié d'éléphant blanc a fini par ressembler à un dinosaure? Ou est-ce que vous relancez cette question qui consiste à dire aux Italiens qui vont rendre visite à leur famille à Toronto qu'ils doivent d'abord aller à Mirabel devenu escale obligatoire!

M. Pepin: Bien des gens vous diront que la décision initiale de construire Mirabel était très justifiée en ce qui concerne le . . .

M. Nowlan: Vous ne le pensiez pas à l'époque, monsieur le ministre, lorsque vous étiez député de Drummond. A l'époque vous pensiez que l'aéroport devrait être installé au Sud-Est.

M. Pepin: L'opposition que j'avais présentée lorsque j'étais député de Drummond concernait l'emplacement et non pas la construction. Certaines personnes de la région de Drummondville estiment que l'aéroport aurait dû être construit sur la rive Sud. D'autres sur la rive Nord, et les autres ont gagné.

M. Nowlan: Monsieur le président, permettez-moi de poser cette question très embarrassante au ministre . . .

Le président: Il ne faut pas exagérer, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Très bien. Combien de minutes me restent-il?

[Texte]

The Chairman: You have five minutes.

Mr. Nowlan: All right. A couple of questions.

I remember well, Mr. Chairman, when the minister was the member from Drummond, and I think a minister in the Cabinet of that day, whatever the then name of the Cabinet was. So I want to ask the minister this: is the fact that you are looking at some other alternatives for Dorval predicated on the fact that you were the member for Drummond and thought that the second airport should be in the southeastern quadrant, and have forever rued the day?

Mr. Pepin: I swear to God that this is not true.

Mr. Nowlan: All right. I accept that. So now I throw my second hooker at you. What in the world is Pierre Goyer doing out there trying to assess the wishes of the farmers of Mirabel? It is for a report to the minister before a decision is made? That is my preamble. My question is this. If Pierre Goyer, ex-minister of whatever in another government—the same Liberal Party—is doing anything meaningful, are you going to wait for his report? Is his report going to be made public? Is your decision going to be based on that report or on the Minister of Communications or others?

Mr. Pepin: This question should be addressed to the Minister of Public Works, because he is the one responsible for the corporation that Mr. Goyer is president of. The purpose of it is to dispose of some land, to decide what should be done about *les terrains périphériques*. That is the area around the airport land itself.

• 2030

Mr. Nowlan: *Environs*.

Mr. Pepin: *Environs* . . . We have had the best of co-operation with Mr. Goyer on these subjects.

Mr. Nowlan: I am sure.

Mr. Pepin: But the responsibility is not really ours. If the decision should ever be made not to transfer, or not to transfer as much to Mirabel as originally planned, then this might have an effect on the disposition of land in the area. But that is in the future. This consideration has not been incorporated into the thinking of the corporation that has the responsibility for disposing of the land now.

Mr. Nowlan: So Mr. Goyer is only involved in the disposition of the land.

Mr. Pepin: Yes, sir.

Mr. Nowlan: Okay.

I would like to have a second round to get onto the fuel composition tax and some other things.

Mr. Pepin: To get back to the previous question, I want to tell you there are also ideas around that the corporation Mr. Goyer heads should play a greater role in industrial development in the Mirabel area. It is also suggested by some that it

[Traduction]

Le président: Cinq minutes.

M. Nowlan: Bien. J'aurais deux questions.

Monsieur le président, je me souviens de l'époque où le ministre était député de Drummond et ministre dans un cabinet de l'époque, quel que soit le nom du cabinet. Je voudrais poser cette question au ministre. Est-ce que vous cherchez d'autres possibilités pour Dorval parce que vous étiez député de Drummond et que vous pensiez que le second aéroport serait construit dans le Sud-Est, et que vous avez eu des remords depuis?

M. Pepin: Je jure que cela n'est pas vrai.

M. Nowlan: Très bien, j'accepte cela. Voici ma seconde question piège. Comment se fait-il que Pierre Goyer s'avise maintenant des souhaits des agriculteurs de Mirabel? Est-ce pour qu'un rapport soit soumis au ministre avant qu'une décision ne soit prise? C'était mon préambule. Voici ma question: Si Pierre Goyer, ancien ministre dans un autre gouvernement, du même parti libéral fait quelque chose d'utile, allez-vous attendre que son rapport soit achevé? Va-t-il être rendu public? Votre décision va-t-elle être fondée sur ce rapport ou sur l'opinion du ministre des Communications ou d'autres encore?

M. Pepin: Cette question devrait être posée au ministre du Comptes publics car il est responsable de la société dont M. Goyer est président. Le but est de se défaire de certains terrains, de décider ce que l'on devrait faire au sujet des terrains périphériques, c'est-à-dire des terrains se trouvant autour de l'aéroport lui-même.

M. Nowlan: Les environs.

M. Pepin: C'est cela . . . Nous avons eu droit à l'excellente coopération de M. Goyer concernant ces questions.

M. Nowlan: J'en suis sûr.

M. Pepin: Mais nous ne sommes pas réellement responsables. S'il était décidé de ne pas faire de transfert, ou de ne pas transférer autant à l'aéroport de Mirabel que ce qui avait été prévu, cela pourrait avoir une répercussion sur la cession du terrain alentour. Mais c'est une question à long terme. Cette considération n'est pas entrée en ligne de compte dans la conception d'une société qui serait chargée de céder le terrain maintenant.

M. Nowlan: Donc, M. Goyer ne s'occupe que de cette dernière responsabilité.

M. Pepin: Oui, monsieur.

M. Nowlan: Bon.

J'aimerais avoir un second tour pour parler de la taxe sur la composition de carburant et d'autres choses.

M. Pepin: Pour en revenir à la question précédente, j'aimerais également vous signaler qu'il a été suggéré que l'a société que dirige M. Goyer devrait jouer un rôle plus important dans le développement industriel de la région de Mirabel. D'aucuns

[Text]

should play a wider role at those airports, in view of the relationship between the two.

Mr. Nowlan: But if my memory serves me correctly, Mr. Goyer was the member from Dollard.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Nowlan: I do not really know the geography of Montreal that well, but if as the member for Dollard, and as the president of this real estate company around Mirabel, he came up with a very positive suggestion to you to use all the extra acres around Mirabel for industrial development if he had more traffic flowing in, would that not be an element that might make you decide to change traffic flows from Dorval to Mirabel?

Mr. Pepin: It would be one element; but among other elements presented by other people. It would not be a deciding one. It would be another factor in the consideration.

And on the subject of Mr. Goyer, I think he is doing a magnificent job, a very good job.

Mr. Nowlan: You see, I do not know that, because we have not seen any of his reports. Are we going to see any of his reports?

Mr. Pepin: Yes, I presume eventually you will, in due course.

We do a very good job. I am just putting a plug in here for ex-politicians. They should not be ostracized the moment they are defeated or—

Mr. Nowlan: But Jack Horner—you looked after Jack. You are the last one who should talk about ex-politicians.

Mr. Pepin: I said so to the press.

Mr. Nowlan: You said so, and quite frankly I agreed with three-quarters of what you said: that Jack Horner is a friend of mine and you have not seen me take off after Jack, because quite frankly, he would be most likely a heck of a lot better than a General Dextrase. What the hell did General Dextrase know about running the railway?

Anyway, be that as it may, Mr. Chairman, I am coming to my last question, which is a very serious question. I hope that in the decision on Mirabel-Dorval—and I asked this of the Prime Minister, and it was a lead-in question such that he could sock it to me, and he more or less did, because it is a self-evident answer. But surely the decision on Dorval-Mirabel has to be a Canadian decision, affecting the Canadian travelling public, and not caught in an economic tug-of-war between the interests around Dorval and those mayors and other people around Mirabel.

When you look at it that way, Mr. Minister, in terms of an economic Canadian decision, how can you even think about suggesting a change? What reports or expert advice do you have in front of you, or are you going to have in front of you,

[Translation]

pensent également que cette société devrait jouer un rôle plus important concernant les deux aéroports, compte tenu des rapports qui existent entre ceux-ci.

M. Nowlan: Mais, sauf erreur de ma part, M. Goyer était le député de Dollard.

M. Pepin: Oui.

M. Nowlan: Je ne connais pas très bien la ville de Montréal, mais si en tant que député de Dollard et en tant que président de cette société immobilière située aux alentours de Mirabel, il vous proposait d'utiliser tous les acres supplémentaires aux alentours de Mirabel pour un développement industriel, si cet aéroport était davantage utilisé; cela ne vous aiderait-il pas à décider de transférer le trafic de Dorval à Mirabel?

M. Pepin: Ce ne serait qu'un élément parmi d'autres présentés par d'autres personnes. Ce ne serait pas un élément décisif. Cela constituerait un autre facteur à considérer.

Pour ce qui est de M. Goyer, je pense qu'il fait un travail remarquable.

M. Nowlan: Vous voyez, je ne le sais pas parce que nous n'avons pas vu ces rapports. Allons-nous en voir?

M. Pepin: Oui, je crois que vous en verrez en temps et lieu.

Nous faisons un excellent travail. J'estime que les anciens hommes politiques ne devraient pas être mis au banc de la société, à partir du moment où ils sont défaits ou...

M. Nowlan: Mais Jack Horner... vous vous êtes occupé de lui. Vous devriez être le dernier à parler d'anciens hommes politiques.

M. Pepin: C'est ce que j'ai dit aux journalistes.

M. Nowlan: En effet, et je suis d'accord avec les trois quarts de ce que vous avez dit: que Jack Horner est l'un de vos amis et que l'on ne vous a pas vu vous en prendre à Jack Horner, car honnêtement il ferait bien mieux l'affaire que le général Dextrase. En effet, que savait ce dernier sur l'exploitation d'une ligne de chemins de fer?

De toute façon, quoi qu'il en soit, monsieur le président, j'en viens à ma dernière question qui est une question très sérieuse: j'espère qu'en ce qui concerne la décision relative à Mirabel-Dorval... et j'ai posé la question au premier ministre, d'une manière qu'il puisse me renvoyer durement la balle, ce qu'il a plus ou moins fait, car la réponse est évidente... j'espère que cette décision sera une décision canadienne car elle touche le public canadien dans son ensemble. Et j'espère que cette décision ne tiendra pas compte des intérêts locaux autour de Dorval et des intérêts des maires et autres personnes résidant autour de Mirabel.

Lorsque vous étudiez la question sous cet angle, monsieur le ministre, comment pouvez-vous suggérer un changement? Quels sont les rapports d'experts que vous possédez ou que

[Texte]

that in time you are going to lay before this committee to justify this decision?

Coming back to my original question, you have a white elephant out there. I think it was a horrible decision of the Department of Transport. It precedes you. I think it was even Paul Hellyer, quite frankly, along with Jean Marchand, the minister of economic expansion, who were responsible for it. You have no dirty hands, in the terms of equity in the English courts. You can make your decision in terms of today, without trying to change the past—and accept the reality.

• 2035

Mr. Pepin: Well, again I suggest that you have a conversation with those who are in favour of transfer and you will hear them tell you that if the transfer does not take place, either immediately to scenario six, which you are familiar with, or by a different study leading to scenario six, which is another possibility, they will tell you that you may very well compromise the future of the Montreal airport system as the major system of transportation. You will hear them say that. Why? Because you would condemn them to a sort of consecration of a double airport, which presents some difficulty for transfers.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, my last question to the minister is this.

You have the gumption and the honesty to refer to this Transport Committee domestic air policy, and over a six-week period—with cramped hearings—we came through with a report. Why, in something that affects not just Dorval and Mirabel but the travelling public of Canada, could not this committee be seized of all these pluses and minuses and these different viewpoints, again with a very firm time reference, and come out with a recommendation? Why could we not do that to make, ho-ho, Parliament live or the committee system have some input, which you gave us, Mr. Minister, in the domestic air policy?

Mr. Pepin: Again, I am being terribly careful today, more obviously, on that.

Mr. Nowlan: I wish you were not.

Mr. Pepin: On that subject I am, to a certain extent, walking on eggs. It may very well be that the recommendations that I would make to Cabinet will be qualified. My colleagues could very well say: look, that particular trend appears to us to be better than the other one. I am sure none would be perfect, obviously.

Mr. Nowlan: Agreed.

Mr. Pepin: Obviously. They may very well say look, take another month or two or three to consult further on that subject. That is why I cannot say yes or no to the suggestion that you make but leave it on the table as a possibility. It might be that others would recommend a group of people to conduct a sort of consultation-holding with the public, as Mr. Robarts and I had on another subject. Anything is possible.

[Traduction]

vous allez posséder et que vous avez déposés devant le Comité pour justifier une telle décision?

Pour en revenir à ma question initiale, il me semble que c'est un cadeau dispendieux et une terrible décision du ministère des Transports. D'ailleurs, cela vous précède. Je pense que c'était Paul Hellyer, ainsi que Jean Marchand, ministre de l'Expansion économique qui en sont responsables. Du point de vue de l'équité des tribunaux anglais, vous n'avez pas les mains sales. Vous pouvez prendre votre décision en fonction de circonstances actuelles, sans essayer de changer le passé et en acceptant la réalité.

M. Pepin: Je vous suggère une fois de plus de vous entretenir avec ceux qui sont en faveur du transfert et qui vous diront que si le transfert n'a pas lieu, soit immédiatement selon le scénario 6, que vous connaissez sans doute, soit par une étude différente menant au scénario six, ce qui constitue une autre possibilité, cela compromettra l'avenir du réseau aéroportuaire de Montréal en temps que moyen principal de transport. Pourquoi? Parce que vous les condamnerez à une sorte de consécration d'un double aéroport, qui présente des difficultés de correspondance.

M. Nowlan: Monsieur le président, voici la dernière question que j'ai à poser au ministre:

Vous avez eu l'énergie et l'honnêteté de nous charger de la politique nationale en matière de transport aérien après six semaines d'audiences, nous avons réussi à soumettre un rapport. Pourquoi, concernant quelque chose qui ne touche pas seulement Dorval à Mirabel mais l'ensemble du public canadien, ne pourrions-nous pas être saisis de tous les éléments positifs et négatifs et de tous les différents points de vue pour vous soumettre, dans un certain délai, une recommandation? Pourquoi ne pourrions-nous pas faire cela, pour utiliser le Parlement et faire participer le système de comités que vous avez chargé de la politique nationale en matière de transport aérien?

M. Pepin: Une fois de plus, je me montre très prudent aujourd'hui et plus encore sur cette question.

M. Nowlan: J'aurais préféré que vous ne le soyez pas.

M. Pepin: Au sujet de cette question, je marche plus ou moins sur des oeufs. Il se peut fort bien que les recommandations que je vais soumettre au Cabinet soient admissibles. Mes collègues pourraient très bien le dire: cette tendance nous paraît être meilleure que l'autre. Personne n'est parfait.

M. Nowlan: Je suis d'accord.

M. Pepin: Ils peuvent très bien me dire: «prends quelques mois de plus pour étudier davantage la question». C'est la raison pour laquelle je ne peux pas dire oui ou non à la suggestion que vous me faites mais j'en prends note comme possibilité. Il se peut que d'autres personnes recommandent qu'un groupe d'experts mènent une sorte de consultation auprès du public, comme M. Robarts et moi-même l'avons fait

[Text]

That is why I do not want to commit myself to anything in particular.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci beaucoup monsieur le président.

Monsieur le ministre, ce n'était pas mon intention ce soir de vous poser des questions sur Dorval-Mirabel; vous connaissez notre position, ce n'est pas celle qui est rapportée par Jean-Paul Charbonneau dans *La Presse* de mercredi dernier, mais celle dont je vous ai fait savoir plus d'une fois mes pensées..., d'ailleurs je l'ai dit à la Chambre des communes le 22 avril dernier.

Permettez-moi tout d'abord, monsieur le ministre, de vous féliciter quant à votre recommandation pour le président du Conseil d'administration du Canadien National. Je considère que le choix de Jack Horner est un excellent choix; je pense que c'est un choix qui répondait bien à la dimension politique de notre pays. Je pense, d'ailleurs, que M. Horner avait été recommandé par M. Benjamin lui-même, le président du Comité des Transports à l'époque, et je suis sûr que sa nomination sera endossée par à peu près tout le monde ici, parce qu'il complète bien, en fait, ce dont on avait besoin au Canadien National.

The Chairman: Let the questioner proceed!

M. Deniger: D'abord c'est une question d'ordre purement local, monsieur le ministre; vous savez, c'est le budget ce soir au Québec. On a décidé il y a quelques semaines, à Québec, d'augmenter les péages sur les autoroutes. Est-ce que c'est votre intention d'augmenter le péage sur le pont Champlain qui est dans mon comté?

M. Pepin: La réponse est claire, franche et nette: c'est oui.

M. Deniger: Pardon?

M. Pepin: Oui.

M. Deniger: Oui? Est-ce que j'ai bien compris, vous avez dit oui? Quand?

M. Pepin: Je ne sais pas exactement; en toute simplicité c'est une décision qui n'est pas encore allée au cabinet, alors je dois donc la présenter d'abord, mais vous m'avez demandé quelle était mon intention..., alors les ponts de Montréal, la corporation qui a été créée à cette fin-là, subit un déficit assez considérable. Et une de mes intentions était de présenter au cabinet une décision pour augmenter le péage sur le pont Champlain.

• 2040

M. Deniger: Eh bien, je pense que l'on va passer les 20 prochaines minutes, monsieur le ministre, ...

M. Pepin: Ce n'est pas sûr ...

M. Deniger: ... à parler du pont Champlain. Parce que ce sera encore une décision tout à fait inacceptable à ce moment-ci. Si on veut vraiment favoriser en fait le transport

[Translation]

sur une autre question. Tout est possible. C'est la raison pour laquelle je ne veux pas m'engager sur un point donné.

Le président: Merci monsieur le ministre, et monsieur Nowlan.

Monsieur Deniger?

Mr. Deniger: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I did not really intend tonight to ask questions concerning Dorval-Mirabel; you know very well our position, it is not the one mentioned by Jean-Paul Charbonneau in *La Presse* of last Wednesday. I outlined our position to you at several occasions ... and in fact I stated it in the House of Commons, on April 22.

Let me first of all Mr. Minister congratulate you concerning your recommendation for the Chairman of the Canadian National Board of Directors. I think you made the right choice in choosing Jack Horner; I think you made a choice that responds well to the political dimension of our country. Furthermore I believe that Mr. Horner had been recommended by Mr. Benjamin himself as a chairman for the Transportation Committee of the time and I am convinced that his appointment would be supported by almost everybody here. Indeed he meets the needs of the Canadian National Railways.

Le président: Laissez l'intervenant poursuivre.

Mr. Deniger: First of all it is a purely local subject matter, Mr. Minister; as you know, the estimates are going to be presented tonight in Quebec. Some weeks ago it has been decided to increase the tolls on the highways in Quebec. Do you also intend to increase the toll on the Champlain Bridge which is in my riding?

Mr. Pepin: The answer is clear and frank. Yes.

Mr. Deniger: I beg your pardon?

Mr. Pepin: The answer is yes.

Mr. Deniger: Yes? Did I understand well, you said yes? When did you say that?

Mr. Pepin: I do not know exactly; this decision has not yet been submitted to the Cabinet; so I must first of all submit it. But you asked me what I was intending to do, and I could tell you that the company that has been developed to that purpose regarding Montreal bridges incurs a substantial loss right now. And one of my intentions is to submit to Cabinet a decision to increase the toll on Champlain Bridge.

Mr. Deniger: Well, I think that we are going to spend the next 20 minutes, Mr. Minister ...

Mr. Pepin: It is not certain ...

Mr. Deniger: ... talking about the Champlain Bridge, because this is another completely unacceptable decision at this time. If we really wish to encourage public transportation,

[Texte]

en commun, ce n'est pas en taxant une population, soit celle de mon comté, en faveur d'une autre population, que vous allez régler le problème. Vous avez déjà pris votre décision avant même de faire quelques consultations que ce soit. Et cela, je ne l'accepterai pas, monsieur le ministre.

M. Pepin: Non, mais écoutez, vous m'avez demandé quelle était mon intention. Alors, j'ai dit que mon intention était de présenter un document au cabinet dans ce sens-là. Je ne vous ai pas dit que le cabinet l'avait accepté.

M. Deniger: Eh bien, avant de la prendre, permettez-moi de vous rappeler quelques circonstances importantes. D'abord, vous connaissez sûrement la rive sud aussi bien que moi parce que vous avez été député d'un comté de la rive sud. Il y a eu une époque, monsieur le ministre, où les ponts de la rive sud étaient sous la juridiction du port de Montréal et le port de Montréal faisait de l'argent. Puis là, on a décidé, par exemple, qu'on pouvait faire plus d'argent avec le port de Montréal en identifiant les cellules de profit par rapport aux cellules de perte. Et on s'est aperçu, évidemment, que cette corporation du pont Jacques-Cartier et du pont Champlain perdait de l'argent, parce que le pont qui est dans mon comté était à péage et le pont dans le comté voisin ne l'était pas. Et justement, les gens de mon comté avaient à subventionner les gens du comté voisin. Ils sont bien capables de le faire, ils le font déjà . . .

Mais, monsieur le ministre, cela n'a pas de bon sens de faire cela. Et je vous le dis, vous n'avez pas pris de décision encore, et en ami, je vous dis que c'est très logique, évidemment, d'augmenter le péage, parce que si vous croyez à la politique que l'usager doit payer, à ce moment-là, vous allez augmenter le péage. Mais, si vous êtes logique jusqu'au bout, monsieur le ministre, vous allez mettre un péage sur tous les ponts, dont le pont Victoria . . . vous donnez un subside direct au Canadien National.

M. Pepin: Le pont Jacques-Cartier . . .

M. Deniger: . . . Dont le pont Jacques-Cartier qui est subventionné par les gens qui se servent de mon pont, chez moi. Alors, c'est votre intention, monsieur le ministre, et je suis content de savoir que vous n'avez pas encore déposé un projet en ce sens au cabinet. Je peux vous dire que sur la rive sud ce serait tout à fait désastreux et que je serais vraiment mal placé pour défendre une telle décision. Je vous l'avoue, je serais vraiment mal placé pour défendre une telle décision! Et j'espère qu'avant de prendre une telle décision, malgré un déficit assez minime, vous allez consulter les députés qui sont directement affectés comme vous le faites dans la décision Dorval-Mirabel.

M. Pepin: Ecoutez, vous m'avez demandé quelle était mon intention. Je vous ai donné mon intention à ce moment-ci et vous . . .

M. Deniger: Avez-vous l'intention d'augmenter, à ce moment-là, les tarifs sur la Voie maritime?

M. Pepin: Cela est déjà fait sur la Voie maritime.

[Traduction]

it is not by taxing one part of the population, namely, my riding in favour of another part of the population, that you are going to settle the problem. You have already made your decision without having any consultation whatsoever. I cannot accept this, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Yes, but you asked what my intention was. So I said that my intention was to submit a document to Cabinet along these lines. I did not say that Cabinet had already agreed.

Mr. Deniger: Well before making it, allow me to remind you of some important facts. First of all, you certainly know the south bank as well as I do because you were a member from a south bank riding. There was a time, Mr. Minister, when the bridges on the south bank were under the jurisdiction of the Port of Montreal, and the Port of Montreal made money. So one fine day, it was decided that we could make more money with the Port of Montreal by identifying the profit locations and the loss locations. And it became clear that the Jacques-Cartier Bridge and the Champlain Bridge lost money because the bridge in my riding was a toll bridge, and the bridge in the neighbouring riding was not. And my riding had to subsidize people from the neighbouring riding. They are capable of doing it, they are already doing it . . .

But, Mr. Minister, it does not make good sense. I am telling you, since you have not already made the decision, and as a friend, I am telling you that it is obviously logical to increase the toll because you hold the view that the user should pay, and so you will increase the toll. But, if you are going to carry your logic through, Mr. Minister, you will put a toll on all the bridges including Victoria Bridge . . . You will give a direct subsidy to Canadian National.

Mr. Pepin: The Jacques-Cartier Bridge . . .

Mr. Deniger: Including the Jacques-Cartier Bridge, which is subsidized by the people who use my bridge, in my riding. So this is your intention, Mr. Minister, and I am happy to know that you have not yet submitted this plan to Cabinet. I can tell you that this would be completely disastrous on the south bank, and I would be completely unable to defend this decision. I can assure you that I would be completely unable to defend this decision, and I hope that before making such a decision, and in spite of a fairly large deficit, that you will consult with members who are directly affected as you are doing in the Dorval-Mirabel decision.

Mr. Pepin: You asked me what my intention at this time, and you . . .

Mr. Deniger: Do you plan, at this time, to increase the tariffs on the Seaway?

Mr. Pepin: This has already been done on the Seaway.

[Text]

M. Deniger: Mais, si la Voie maritime perd de l'argent, monsieur le ministre, avez-vous l'intention de récupérer tout l'argent perdu en augmentant les tarifs?

M. Pepin: La Voie maritime ne perd pas d'argent.

M. Deniger: Vous pensez qu'elle ne perdra pas d'argent cette année...

M. Pepin: Non, je ne le pense pas, du moins c'est le pronostic qui a été fait. L'augmentation des tarifs sur la Voie maritime a été de 18 p. 100, si ma mémoire me sert bien présentement. Le calcul qui a été fait est pour éviter un déficit sur la Voie maritime.

M. Deniger: VIA Rail coûte 500 millions de dollars. Avez-vous l'intention d'augmenter les tarifs pour qu'il n'y ait plus de déficit sur VIA Rail?

M. Pepin: Je fais de gros efforts pour empêcher qu'il ne double.

M. Deniger: Les aéroports qui perdent de l'argent, monsieur le ministre, avez-vous l'intention d'augmenter leurs frais d'atterrissage pour que tous les aéroports soient payants? Alors, pourquoi vouloir le faire pour un seul minuscule petit pont dans mon comté, soit celui qui, non seulement va payer ses frais, mais va payer les frais du pont Jacques-Cartier à côté?

M. Pepin: Alors, très bien... Je savais très bien quelle serait votre réaction sur le sujet, mais vous m'avez posé la question, et si je ne vous avais pas répondu sur ce qu'était mon intention...

M. Deniger: Tout à l'heure, en répondant à M. Nowlan, vous avez été d'une hésitation tellement incroyable qu'il espérait une réponse candide. Pour ma part, je m'attendais à ce que vous soyez fidèle aux réponses que vous avez données à M. Nowlan. Malheureusement, un avocat ne devrait jamais poser une question dont il ne connaît pas la réponse, mais je ne m'attendais pas à cette réponse-là, monsieur le ministre. Je dois vous avouer que l'on aura sûrement l'occasion d'en reparler davantage.

M. Pepin: J'en suis sûr...

M. Deniger: Mais, cela me rend tellement de bonne humeur, monsieur le ministre, que je pense que je vais vous poser des questions sur Dorval-Mirabel.

Alors, monsieur le ministre vous avez passé la fin de semaine sur le dossier Dorval-Mirabel. Vous aviez l'intention d'étudier de l'intérieur le dossier Dorval-Mirabel. Qu'est-ce que vous savez, aujourd'hui, sur le dossier, que vous ne saviez pas vendredi?

• 2045

M. Pepin: Ce qui me préoccupe le plus présentement c'est la présentation qui doit être faite devant le cabinet, c'est-à-dire comment on doit juxtaposer, comment on doit présenter les arguments en faveur des deux thèses prévalentes, comme vous le savez, la thèse du transfert et la thèse du non-transfert. Alors, c'est sur cela que j'ai travaillé en fin de semaine, et de façon à ce que le cas, si vous le présentez en termes d'avocat,

[Translation]

Mr. Deniger: But, if the Seaway is losing money, Mr. Minister, do you intend to recoup the money lost by increasing the tariff?

Mr. Pepin: The Seaway is not losing money.

Mr. Deniger: You do not think that it will lose money this year...

Mr. Pepin: No, I do not think so, at least. This is the prognosis. The tariff on the Seaway were increased by 18 per cent, if my memory is correct. It was calculated in such a way as to avoid losses on the Seaway.

Mr. Deniger: VIA Rail cost \$500 million Do you intend to increase the tariff so there is no deficit on VIA Rail?

Mr. Pepin: I am doing all I can to prevent it from doubling.

Mr. Deniger: Is it your intention, Mr. Minister, to increase the landing fees on airports which are losing money so that all the airports will become paying? So, why do you want a tiny little bridge in my riding to not only meet its costs, but to meet the costs of the neighbouring Jacques-Cartier Bridge?

Mr. Pepin: Very well. I knew what your action would be on this point, but you asked the question, and if I had not told you what my intention was...

Mr. Deniger: A moment ago when you were answering Mr. Nowlan, your hesitation was incredible whereas he was expecting a candid answer. I expected the same reaction to my question as you gave Mr. Nowlan. Unfortunately, a lawyer should never ask a question unless he knows the answer, but I did not expect this answer, Mr. Minister. I can assure you that we will talk about this again.

Mr. Pepin: I am certain...

Mr. Deniger: This makes me so happy, Mr. Minister, that I think I am going to ask you questions about Dorval-Mirabel.

Well, Mr. Minister, you spent the weekend on the Dorval-Mirabel file. You intended to study the Dorval-Mirabel file. What do you know today on this file, that you did not know on Friday?

Mr. Pepin: What is concerning me the most at the present time is the submission that has to be made to Cabinet, that is how to present both arguments, which as you know, are those in favour of transfer and those against. So that was what I was working on during the weekend, so that the case could be presented in the clearest possible way and with the most possible nuances.

[Texte]

soit le plus clair possible avec toutes les nuances que cela suppose.

M. Deniger: Mais, ne réalisez-vous pas, monsieur le ministre, qu'un tel transfert ne fait qu'aggraver une situation qui existe déjà? En réalité, vous n'allez régler aucun problème! Parce que tout ce que vous allez faire, ce n'est qu'un geste artificiel. Vous allez déplacer un certain nombre de vols, un certain trafic, et pour autant, vous allez déranger non seulement les systèmes des compagnies d'aviation, donc augmenter les coûts aux consommateurs, mais vous allez déranger même les usagers, ceux qui devraient avoir le choix, en fait. Et s'ils ont le choix, ils vont choisir l'accès. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que tout ce que vous allez faire c'est de déplacer artificiellement des vols; vous allez peut-être diminuer à très court terme le déficit d'opération de Mirabel, dont vous savez fort bien que les frais d'atterrissage sont les plus élevés au Canada, et vous allez réduire et peut-être même créer une perte à Dorval, pour régler quoi, monsieur le ministre? Pour régler absolument rien. Et s'il y a des décisions que je ne comprends pas, monsieur le ministre, en voilà une!

Il y a un vieux dicton, monsieur le ministre, qui dit «qu'on ne peut pas voir la forêt à cause des arbres». Eh bien, vraiment, dans ce dossier-ci, j'ai l'impression que l'on est rendu là. Cela me semble tout à fait insensé que l'on continue même d'en parler. Cela n'a pas de bon sens. Monsieur le ministre, cela n'a absolument pas de bon sens. Et je connais fort bien les pressions que mes collègues de la rive nord exercent sur vous; ils veulent eux-mêmes un transfert de vols. Je dois vous avouer que si je représentais ces comtés-là je ferais probablement la même chose qu'eux, parce qu'ils ne font que défendre les intérêts de leur comté.

Mais vous, monsieur le ministre, vous devez avoir une vision beaucoup plus grande que cela. Et si vous êtes prêt, monsieur le ministre, à augmenter les tarifs sur le pont Champlain, il serait préférable que vous ayez une vision plus grande que cela quand il va falloir prendre une décision pour Dorval-Mirabel. Parce que cela ne tient pas debout, monsieur le ministre. Il me semble..., et si j'avais trois suggestions très concrètes, très positives à vous proposer, ce serait les suivantes: d'abord, vous avez, et je suis content que vous l'ayez fait..., vous avez signé récemment des traités bilatéraux avec les Indes et avec le Maroc qui amènent du nouveau trafic au Canada par Mirabel. C'est tellement un succès, par exemple, pour les vols de Royal Air Maroc, monsieur le ministre, que vous serez heureux d'apprendre que bien qu'il n'y ait eu qu'un vol par semaine jusqu'à très récemment, ils vont augmenter à trois 747 d'ici la fin de l'année. Et cela, c'est très positif, c'est très concret.

Deuxièmement Air India va commencer ses services le 7 juillet. Encore une fois, quand on connaît la communauté indienne au Canada, on sait que cela va être un succès assuré. Cela c'est positif, cela c'est concret et cela augmente le trafic de Mirabel. Parce que non seulement ils vont amener des passagers, mais comme vous le savez, ils vont amener des cargos. Et le cargo, cela se déplace dans les vols internationaux. Ne croyez pas ceux qui vous disent qu'on déplace beaucoup de cargos par les vols domestiques, ce n'est pas le

[Traduction]

Mr. Deniger: Do you not realize, Mr. Minister, that such a transfer is only going to aggravate the existing situation. In reality, you will not solve any problem. What you are going to do is only an artificial gesture. You are going to displace a certain number of flights, certain traffic, and yet, you will not only disturb the flight companies' systems, thereby increasing the cost to the consumer, but you are also going to disturb the users, those who should in fact have a choice. And if they had a choice they would choose access. Do you not think, Mr. Minister, that all you are going to do is to artificially transfer these flights, and that you will perhaps decrease the operating deficit at Mirabel over the short term, and as you well know these are the highest landing fees in Canada, and you will reduce and perhaps cause a loss to Dorval, and what will that settle, Mr. Minister? It will settle absolutely nothing. And if there are decisions that I do not understand, Mr. Minister, that is certainly one of them.

There is an old saying, Mr. Minister, about not being able to see the forest for the trees. Well, certainly in this case, I have the impression that we have reached this point. It seems to me totally senseless to continue even to talk about it. It makes no sense. Mr. Minister, it makes absolutely no sense. And I am well aware of the pressure that my colleagues on the north shore are placing on you. They themselves want to transfer the flights. I must confess that if I represented these ridings, I would probably do the same thing, because they are defending the interests of their riding.

But you, Mr. Minister, you should have a much larger view than that. And if you are prepared, Mr. Minister, to increase the tolls on the Champlain bridge, I hope you will have a larger perspective when time comes to make a decision for Dorval, Mirabel. Because this does not hold water, Mr. Minister. If I had three concrete and positive suggestions to make to you, they would be the following. First of all, and I am happy you did so, you recently signed bilateral treaties with the Indies and Morocco which will bring new traffic to Canada through Mirabel. It has been so successful for Royal Air Morocco flights, Mr. Minister, that you will be happy to learn that whereas there was one flight a week until recently, it will be increased by three 747s by the end of the year. And this is very positive and very concrete.

Secondly, Air India will begin services on July 7th. Once again, in view of the Indian community in Canada, we know that this will be a certain success. This is very positive and very concrete and it will increase traffic to Mirabel. Not only will it bring passengers, but as you know, they will bring cargo. This cargo will be placed on international flights. Do not believe those who tell you that a great deal of the cargo will be handled by domestic flights, because it is not the case. We have excellent national transportation. Cargoes are taken over

[Text]

cas. On a d'excellents moyens de transport domestiques au pays. On déplace des cargos par les vols internationaux et pourtant quand vient le temps de promouvoir le cargo à Mirabel, vos politiques internes et celles de la Commission canadienne des transports ne permettent pas à ceux qui veulent venir à Mirabel, avec le cargo qu'ils ont, de venir au pays, avec le résultat suivant, c'est que les compagnies se rendent jusqu'à Plattsburgh, jusqu'à Chicago, jusqu'à New York, où ils vont décharger et cela est transporté à Montréal par camion. Cela n'a aucun bon sens si on veut vraiment promouvoir le cargo à Montréal.

Troisièmement, monsieur le ministre, si vous êtes sincère pour développer Mirabel, vous allez abandonner votre politique du *user pay* pour l'aéroport de Mirabel, parce que Mirabel étant très cher, et c'est normal c'est l'aéroport qui a coûté le plus cher, alors si vous divisez vos coûts de construction par le nombre d'atterrissages, vous allez étouffer les transporteurs.

Alors, monsieur le ministre, ce sont trois suggestions bien concrètes pour régler une fois pour toute le cas de Mirabel de façon réelle. Vous savez aussi bien que moi qu'il y a énormément de compagnies qui veulent venir au pays, SAS par exemple, Aer Lingus, TAP., ce sont toutes des compagnies qui veulent venir au pays; ce ne serait pas très difficile de les faire atterrir à Mirabel, comme vous le savez. Mais non, on n'est pas prêt à négocier parce qu'on ne sait pas vraiment qui mène dans la politique internationale aérienne, monsieur le ministre. Vous avez parlé de la politique domestique intérieure plus tôt, en réponse à M. Nowlan. Moi, je considère que c'était la meilleure étude que l'on n'ait jamais faite ici. J'ai eu la chance de la débattre en fin de semaine à Toronto avec Air Canada, avec des Américains, avec Wardair.

• 2050

J'espère, monsieur le ministre, que vous allez présenter aussi au Comité votre politique internationale. Mais, monsieur le ministre, j'ai tellement peur que notre rapport sur la politique domestique intérieure meure et ramasse la poussière dans la Tour C de Place de Ville que j'aimerais avoir de vous, ce soir, un engagement formel, mais sans préciser de date, monsieur le ministre, mais un engagement formel que vous allez déférer au Comité des Transports votre politique internationale aérienne. Parce que si vous ne le faites pas, monsieur le ministre, je n'aurai pas d'autre conclusion à tirer que vous ne faites pas confiance aux députés de la Chambre des communes, qu'ils soient libéraux, néodémocrates ou conservateurs... Et que vous craignez en fait, monsieur le ministre, des solutions qui peuvent vous apparaître simplistes... parce que le Comité a réussi à faire en l'espace de 40 jours, monsieur le ministre, par des audiences intensives, ce que vos fonctionnaires peuvent avoir pris sept ans à pondre!

Voilà, monsieur le ministre, c'était ma question.

M. Pepin: Il y en a cinq...

The Chairman: That is your last question, Mr. Deniger. Mr. Minister, you have equal time.

[Translation]

by international flights, and yet when the time comes to promote cargo to Mirabel, your internal policy and those of the Canadian Transport Commission will not allow people who want to go to Mirabel with their cargo with the result that companies go to Plattsburg, Chicago, and New York. There they unload and this is transported to Montreal by truck. It does not make good sense if we really wish to promote cargo in Montreal.

Thirdly, Mr. Minister, if you are sincere in wishing to develop Mirabel, you will abandon your policy of having the user pay for the Mirabel airport, because Mirabel was very expensive and it is natural that it was the most expensive airport. So if you divide your construction costs by the number of landings, you will strangle the carriers.

Well, Mr. Minister, these are three concrete suggestions for settling the Mirabel case once and for all. You know as well as I do that there are many companies who wish to come to Canada; for example, SAS, Aer Lingus, TAP, all wish to come here. It would not be very difficult to let them land in Mirabel, as you know. But no, we are not prepared to negotiate because we really do not know who is the leader in international air policy, Mr. Minister. You talked about the internal domestic policy earlier, in reply to Mr. Nowlan. In my opinion it was the best study ever done here. I had the opportunity to discuss this on the weekend in Toronto with Air Canada, with Americans and with Wardair.

I hope, Mr. Minister, that you are going to present your international policy to the committee as well. However, Mr. Minister, I am very afraid that our report on internal domestic policy will wither and gather dust in Tower C of Place de Ville and so I would like to have from you this evening a formal undertaking, without specifying any date, Mr. Minister, that a formal undertaking that you will submit to the Transport Committee your international aviation policy. Because if you are not prepared to do so, Mr. Minister, I can only come to the conclusion that you do not have confidence in members of the House of Commons, whether they are Liberals, New Democrats or Conservatives. And that you in fact are afraid, Mr. Minister, of solutions that may appear too simple to you... because the committee managed, Mr. Minister, through intensive hearings to do in 40 days what your employees would have taken seven years to do.

So, Mr. Minister, that was my question.

Mr. Pepin: There are five...

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Deniger. Monsieur le ministre, vous disposez du même temps.

[Texte]

M. Pepin: Non, non. Vous me parlez, mon cher Pierre, comme si j'avais déjà décidé. Alors, ne le faites pas, ma décision n'a pas encore été communiquée, elle est en voie de faire motion. Alors, restons sur cela.

Est-ce que vous avez dit que les frais d'atterrissage et de décollage à Mirabel étaient plus élevés... J'ai l'impression que ce n'est pas vrai.

M. Deniger: Lesquels, ceux de Calgary sont plus élevés? Ce ne sont pas les plus élevés au pays, lesquels sont les plus élevés au pays?

Mr. Pepin: Mr. McLeish.

Mr. Walter M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation, Administration, Transport Canada): The international fees are based on which ocean they cross, North Atlantic or Trans-Pacific; the ones at Mirabel are North Atlantic visas—the same there as at Toronto.

M. Deniger: Cela, monsieur McLeish, vous savez que c'est une vieille, vieille querelle. Quand j'étais dans le cabinet de M. Lang, c'est ce que l'on répondait aux lettres; et on sait exactement ce que c'est. Si j'avais les chiffres avec moi ce soir, et si l'on faisait le total de tous les coûts d'atterrissage à Mirabel, on pourrait avoir deux versions bien différentes.

M. Pepin: Essayons pour voir.

M. Deniger: Alors, on pourrait en discuter une autre fois.

M. Pepin: J'aimerais parler du cargo à Mirabel plus tard. Sur la politique domestique intérieure, je me suis déjà engagé à venir en parler avec vous avant d'annoncer, probablement à l'automne, une politique définitive dans ce domaine-là.

M. Deniger: Mais, vous savez que le temps urge!

M. Pepin: Sur la politique internationale aérienne, c'est encore en voie de préparation, comme vous le savez. Et j'hésite à m'engager ce soir à vous la confier pour que vous l'amélioriez parce que j'ai un autre projet en tête, comme votre président le sait, c'est de vous confier le projet de loi sur VIA. Alors, je pense qu'il y a une certaine limite à ce que le Comité peut faire. On en discutera avec le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I will throw in a couple of quick questions, further to what my colleagues have had to say about Mirabel. The minister is making a decision on transferring some traffic from Dorval to Mirabel.

Can you tell us about this? Can you make available to this committee the studies and the rationale for this? What traffic is proposed to be moved? How many passengers? How much air cargo are you considering?

In your 1982-83 estimates, you project that Mirabel will lose \$30 million, while Dorval will make \$8.5 million on operations. If your proposal to move traffic were in effect, what would your projection be on operating profits or losses at each airport? Instead of having one airport making money and

[Traduction]

Mr. Pepin: No, no. You are talking to me, Pierre, as if I had already made a decision. Please do not, my decision has not been made public, it is just being made. So, let us leave it there.

Did you say that the landing and take-off tariffs at Mirabel were higher... I have the impression this is not true.

Mr. Deniger: Which ones are higher, Calgary? If they are not the highest in the country, who does have the highest?

M. Pepin: Monsieur McLeish.

M. Walter M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Les frais internationaux sont fonction de l'océan traversé, c'est-à-dire soit l'Atlantique Nord ou le Pacifique; les frais à Mirabel sont pour l'Atlantique Nord, comme à Toronto.

Mr. Deniger: Well as you know, Mr. McLeish, that is an old, old quarrel. When I was in Mr. Lang's cabinet, that was the answer given in letters and we know exactly what that means. If I had figures with me this evening, and we totalled all the landing fees in Mirabel, we would have two totally different versions.

Mr. Pepin: Let us see.

Mr. Deniger: Well, we can discuss this another time.

Mr. Pepin: I would like to talk about cargo to Mirabel later. As for internal domestic policy, I am already committed to come and talk to you before making a definitive policy statement in this area, probably in the Fall.

Mr. Deniger: Well, as you know, time presses.

Mr. Pepin: With respect to international aviation policy, this is being prepared as you know. And I hesitate to commit myself to you this evening for your improvements because I have another plan in mind, as your chairman knows, and that is to discuss the VIA bill. So, I think that there is a certain limit to what the committee can do. We will discuss this with the Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. J'aurais deux questions très brèves en ce qui concerne ce que mes collègues ont dit au sujet de Mirabel. Le ministre est en train de rendre une décision sur le transfert de Dorval à Mirabel.

Pouvez-vous nous éclairer sur ce point? Pouvez-vous exposer au comité les études et les arguments pour ce transfert? Quels vols vont être transférés? Combien de passagers? Combien de cargos sont affectés?

Dans les prévisions budgétaires de 1982-1983, vous estimez que Mirabel va perdre 30 millions de dollars et que Dorval va gagner 8.5 millions de dollars sur ces opérations. Si votre proposition est acceptée, qu'estimez-vous être les profits et les pertes à chaque aéroport? Au lieu d'avoir un aéroport qui

[Text]

the other losing money, would you have two airports losing money?

Mr. Pepin: I cannot give you these figures because the decision has not been made. But the analysis that you make is one of the elements that will enter into the decision on the transfer. Really, I cannot—I can more or less identify what you said about the present situation at Dorval and Mirabel. It corresponds to the impression that I have. I think we are losing \$25 million a year at Mirabel. I do not know exactly how much we are making at Dorval, but you use \$8 million. Mr. McLeish is looking at it now; maybe he has the figures.

• 2055

Mr. Benjamin: For Dorval, \$8.5 million.

Mr. Pepin: Is that it?

Mr. Benjamin: Well, the numbers do not really matter that much. You are going to have two losing airports instead of one if your proposals are put into effect.

Mr. Pepin: What is the question?

Mr. Benjamin: I think if your proposal is put into effect, you are going to have two airports losing money instead of one, based on the figures in your estimates and the experience over the past several years. If the studies of your officials and what not are valid—and you would make them available to this committee if they are that good—I would think you would want to make them available to the committee so we could support you in a recommendation to Parliament for the Cabinet to consider.

Mr. Pepin: As you know, a major study has been made by the department, and it is available. The first phase—where an analysis was made of all those scenarios and they are fully explained with advantages and disadvantages—is available. There is also a second study, more in-depth, on a comparison between scenario (1), which is the status quo, and scenario (6), which is transfer of all except short-distance routes to Mirabel from Dorval; this one has not been published yet. It has not been made public yet, but it would be my intention at the time I make the announcement of what Cabinet will agree on to make that second study public. So you will have all the information you care to have.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to move to another matter arising out of—

Mr. Pepin: By the way, on Dorval and Mirabel, the losses at Mirabel in 1982 to 1983 were \$19,277,000—according to Mr. McLeish—and the profit at Dorval is \$11,775,000.

Mr. Benjamin: Yes, well, we can argue about that a little later. We can see what the various operation losses and profits are based on.

Mr. Chairman, I want to return to announcements and statements by the minister since June of last year. I would like to ask him point blank, does he still believe and insist that the cutbacks in VIA Rail which he announced last summer and which took effect November 15 are going to save the government \$100 million in operating subsidies?

[Translation]

gagne et l'autre qui perd, aurons-nous deux aéroports qui perdent?

M. Pepin: Je ne peux pas vous donner ces chiffres car la décision n'est pas encore prise. Mais votre analyse est un des facteurs qui entre dans la décision. Je pourrais vous dire que je suis plus ou moins d'accord avec ce que vous avez dit sur la situation à Dorval et Mirabel. J'ai la même impression. Je pense que nous perdons 25 millions de dollars par an à Mirabel. Je ne sais pas quelles sont les recettes de Dorval, mais vous avez lancé le chiffre de \$8 millions. M. McLeish est en train de faire des recherches, peut-être a-t-il les chiffres.

M. Benjamin: Pour Dorval, \$8.5 millions.

M. Pepin: Oui?

M. Benjamin: Les chiffres importent peu. Si vos projets sont mis en oeuvre, vous aurez deux aéroports déficitaires.

M. Pepin: Quelle est la question?

M. Benjamin: Je dis que si vos projets sont réalisés, vous aurez deux aéroports déficitaires au lieu d'un seul, si l'on se fonde sur les chiffres de votre budget et sur l'expérience des années passées. Si toutes les études de vos fonctionnaires sont valides—et vous les communiqueriez au comité si elles étaient si bonnes—je pense que vous nous les remettiez afin que le comité vous appuie.

M. Pepin: Comme vous le savez, le ministère a réalisé une grande étude et elle est disponible. La première phase—qui était une analyse de tous les scénarios expliquant tous leurs avantages et inconvénients—est disponible. Il existe également une deuxième étude, plus en profondeur, qui établit une comparaison entre le scénario (1), c'est-à-dire le statu quo, et le scénario (6) qui est le transfert de Dorval à Mirabel de tous les vols à l'exception des petits courriers; cette étude n'a pas encore été publiée mais j'ai l'intention de la rendre publique lorsque le cabinet annoncera sa décision. Vous disposerez donc de toutes les données dont vous avez besoin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais aborder une autre question découlant de . . .

M. Pepin: M. McLeish a maintenant trouvé les chiffres. Les pertes de Mirabel en 1982-1983 étaient de \$19,277,000 et les profits de Dorval de \$11,775,000.

M. Benjamin: Oui, nous pourrions en discuter plus tard. Nous voyons bien sur quoi sont basés les pertes et les profits d'exploitation.

Monsieur le président, j'aimerais revenir sur les annonces et les déclarations que le ministre a faites depuis le mois de juin de l'année dernière. J'aimerais lui demander carrément s'il maintient toujours que les réductions de services de VIA Rail qu'il a annoncées l'été dernier et qui sont entrées en vigueur le

[Texte]

Mr. Pepin: Yes, indeed. I am really grateful I had the nerve and the stimulation of my colleagues in Cabinet to make this announcement, because the losses of VIA have continued to go up. A combination of underestimation of inflation, 13-month bills, and the like—

Mr. Benjamin: I told you that last summer.

Mr. Pepin: Yes, well, you were ahead of me. It is only on the conclusion that we can agree. Your conclusion was to spend more. My conclusion was to do something about it now; otherwise, we were on our way to an increase of the VIA deficit from half a billion, where it was at the time we talked on that subject, to one billion in three or four years time. Unless some action was taken to—

Mr. Benjamin: Just operating, or operating and capital? One billion, operating and capital?

Mr. Pepin: What I said at the time—I recall every word, almost—was that what I was doing was simply anticipating something that had to come anyway. I used the reduction of the route in the previous four years to my announcement, which had been at about the same level, to say that the same thing will continue to happen. My only contribution to it, which was a modest one, was to anticipate something that was going to take place anyway. I thought this was the right thing to do, and I still think that, even more than I did then.

• 2100

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the figure 26, page 32 of the estimates, under Surface Transportation, shows an increase from 1980-81 to 1981-82 of \$56 million and then a further increase from 1981-82 to 1982-83 of \$3 million, and this is when the \$100 million saving was supposed to start.

Now, we have been under the new regime since November 15, for four and a half months, which would be, if you prorate it month by month, \$40 million saved as a result of the cancellation of those 21 routes. But it does not show up in the operating subsidies. And the minister also said that this money that was saved in operating subsidies would go into capital expenditures—\$100 million.

Perhaps the minister would like to jot these figures down. The increase from 1980-81 to 1981-82 is \$8.5 million; increase in capital expenditures. From 1981-82 to 1982-83, \$14 million. He projects—

Mr. Pepin: It is \$182 million for the year after.

Mr. Benjamin: Yes, \$182 million. That means he has to find \$43 million more for capital expenditures for the next esti-

[Traduction]

15 novembre vont faire économiser 100 millions de dollars au gouvernement sous forme de subventions d'exploitation?

M. Pepin: Oui, certainement. Je suis vraiment très satisfait d'avoir eu le courage et de prendre cette décision et d'avoir obtenu le soutien de mes collègues du cabinet, car les pertes de VIA n'ont cessé d'augmenter. La conjonction d'erreur d'estimation de l'inflation, de factures additionnelles et de choses de ce genre...

M. Benjamin: Je vous l'avais dit l'été dernier.

M. Pepin: Oui, vous étiez en avance sur moi. Nous ne différons que sur la conclusion. La vôtre était de dépenser davantage, la mienne était d'apporter des remèdes tout de suite car autrement nous aurions vu augmenter le déficit de VIA, qui serait passé d'un demi milliard à l'époque à un milliard dans trois ou quatre ans. Si des mesures n'avaient pas été prises pour...

M. Benjamin: Était-ce uniquement un déficit d'exploitation, ou bien englobait-il les dépenses en capital? \$1 milliard en exploitation et en capital?

M. Pepin: Ce que j'ai dit à l'époque—et je me souviens presque de chaque mot—était que les mesures que je prenais ne faisaient qu'anticiper quelque chose d'inéluctable. Je ne m'étais pas basé sur les coupures de service des quatre années précédentes pour prédire que la même situation se prolongerait. Ma seule contribution, d'ailleurs très modeste, a été d'anticiper quelque chose d'inéluctable. Je pensais que c'était la chose à faire et je continue à le croire avec davantage de conviction encore.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, les chiffres 26, à la page 32 du Budget, sous la rubrique Transport terrestre, accusent une augmentation entre 1980-81 et 1981-1982 de 56 millions de dollars et ensuite une augmentation entre 1981-1982 et 1982-1983 de 3 millions de dollars, et c'est à cette époque-là que l'économie de 100 millions de dollars devait entrer en vigueur.

Or, nous connaissons ce nouveau régime depuis le 15 novembre, c'est-à-dire depuis 4 mois et demi, ce qui donnerait, si on en faisait le pro rata mensuel, 40 millions de dollars d'économisés à la suite de la suppression de ces 21 services. Mais ce chiffre ne figure pas dans les subventions d'exploitation. De plus, le ministre a dit aussi que cet argent qui a été économisé dans les subventions d'exploitation serait versé aux dépenses de capitaux... une centaine de millions de dollars.

Peut-être que le ministre voudrait prendre ces chiffres en note. L'augmentation de 1980-1981 à 1981-1982 est de 8.5 millions de dollars; augmentation des dépenses de capitaux. Entre 1981-1982 et 1982-1983, 14 millions de dollars. Il prévoit...

M. Pepin: C'est 182 millions de dollars pour l'année suivante.

M. Benjamin: Oui, 182 millions de dollars. Cela veut dire qu'il doit trouver 43 millions de dollars de plus pour ses

[Text]

mates to reach that \$100 million that he claims he was saving us, Mr. Chairman. Now, is the minister giving us a guarantee that there will be the \$43 million more in capital expenditures next year, plus whatever inflation factors there are? Is he guaranteeing that not to prove himself a liar?

Mr. Pepin: What I said at the time was that VIA had to re-equip itself if it were to do a good job. If I remember well, the figures were \$125 million, \$139 million, \$182 million. Is that what you have in the book?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pepin: Okay. Well, this is the capital budget that we are committed to and my hope, my aspiration, my desire, my prayers, are that we are going to stick to that. But then, I have already said tonight, and said the last time we met, that there has been an addition of more than \$100 million to the deficit of VIA over a period of three years—

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pepin: —1981-82, 1982-83 and 1983-84, because of the underestimation of inflation. Inflation for VIA was at the level of about 15 per cent for the whole railway. The anticipation was at the level of 10 or 11 per cent. So because of that, and because of the system that you know so well, about the thirteenth bill and even the fourteenth bill, after the CTC has audited all of the books, we are caught with that now. So I have to find some money to erase that added deficit. For the future, it means decisions that VIA will have to make, but for the past, it means that Treasury Board, the Cabinet, will have to find a way, with me, to erase that deficit. Ways of doing that will have to be found, obviously.

Mr. Benjamin: Does that mean more—

Mr. Pepin: But the net effect, to speak frankly, again, is that I am being submitted to another round of in-depth analysis and dissection.

Mr. Benjamin: That is what got you in trouble in the first place.

Mr. Pepin: And that is done on the occasion of the five-year plan of VIA. So Cabinet has approved of a good chunk of the capital budget for this year. Again, if my memory serves me well, it is somewhere around \$90 million—right? Somewhere around there; it may be \$87 million—which was enough for me, among other things, to order the new LRCs, but for the rest I have to go back to Treasury Board and defend again the position I originally took on VIA. That is that economies must be made, but there is a role for VIA that must be played.

[Translation]

immobilisations pour qu'on trouve dans le budget les 100 millions de dollars qu'il prétendait économiser, monsieur le président. Eh bien, est-ce que le ministre nous garantit qu'il y aura 43 millions de dollars de plus en fait de dépenses de capitaux, l'année prochaine, majorés des montants qui correspondent au facteur d'inflation qu'il y aura? Est-ce qu'il va nous donner cette garantie pour éviter l'accusation de mensonge?

M. Pepin: J'ai dit à l'époque que Via Rail devait se rééquiper s'il devait faire du bon travail. Si je ne m'abuse, les chiffres étaient de 125 millions de dollars, 139 millions de dollars et 182 millions de dollars. Est-ce que c'est bien ce que vous avez dans le livre?

M. Benjamin: Oui.

M. Pepin: Bien. Alors, voilà le budget d'immobilisation auquel nous nous sommes engagés et j'espère, j'aspire, je veux et je prie que nous puissions nous y en tenir. N'oubliez pas, toutefois, j'ai déjà dit ce soir, ainsi que la dernière fois où nous nous sommes rencontrés, qu'il y a 100 millions de dollars d'ajoutés au déficit de Via Rail sur une période de trois ans.

M. Benjamin: Oui.

M. Pepin: Pour les années 1981-1982, 1982-1983 et 1983-1984, du fait que l'inflation a été sous-estimée. L'inflation pour Via Rail se chiffrait à environ 15 p. 100 pour toute l'exploitation ferroviaire. On avait prévu dans les 10 ou 11 p. 100. C'est pour cette raison, et aussi à cause du système que vous connaissez si bien, qui permet de soumettre une troisième, même une quatorzième facture, après que la Commission des transports ait terminé la vérification des grands livres, nous sommes pris avec cela maintenant. Alors, moi je suis obligé de trouver l'argent pour éponger ce déficit supplémentaire. À l'avenir, ce sera à Via Rail de prendre des décisions en ce sens, mais en ce qui concerne le passé, c'est le Conseil du Trésor, le Cabinet qui devront trouver les moyens, de concert avec moi, d'éponger ce déficit. Il va falloir trouver le moyen bien sûr.

M. Benjamin: Est-ce que cela veut dire plus . . .

M. Pepin: Mais le résultat, bien franchement, c'est que moi je devrai subir une autre série d'analyses et d'études en profondeur.

M. Benjamin: C'est ce qui vous a mis dans les difficultés en premier lieu.

M. Pepin: On va faire cette étude à l'occasion du plan quinquennal de Via Rail. Ainsi, le Cabinet a déjà approuvé une bonne partie du budget de cette année. Encore, si ma mémoire est bonne, c'est 90 millions de dollars à peu près. Peut-être 87 millions de dollars; ce qui a suffi pour me convaincre, entre autres choses de commander les nouveaux LRC. Or, en ce qui concerne le reste, il faut que je m'adresse encore une fois au Trésor pour défendre la position que j'avais prise au départ concernant VIA. J'ai dit à l'époque qu'il faudrait faire des économies, mais que VIA Rail avait un rôle indispensable à jouer.

[Texte]

• 2105

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the minister assured us that he is going to save \$100 million, and that there would be \$100 million of additional money to go into capital expenditures, new rolling stock, et cetera. Now I say to the minister, as a result of experience in 1977, 1978, 1979, 1980 and maybe even 1981, when he made his announcement last year, but certainly up to 1980—he has had at least three years' experience of additional billings from CN and CP on VIA, the thirteenth and the fourteenth bills. He must have known, and his officials must have known, that now another \$150 million has to be found for those outstanding bills submitted by CP and CN. So there goes the so-called saving because the railroads under their costing-out have always had that privilege of submitting a thirteenth or a fourteenth bill. They can submit a fifteenth or a sixteenth one if they want to, and they can take inflation into account for everything, including the salary of the president.

Mr. Chairman, the minister also assured us last summer that somehow or other cancelling 21 routes was going to give us better service. Well, this new train that runs Winnipeg-Regina-Saskatoon now takes—

Mr. Pepin: Before you move, do you mind if I just finish?

Mr. Benjamin: All right, as long as you do not use up all my time.

Mr. Pepin: Fine.

The savings that I talked about at the time were savings made from the cuts. The added deficit that we talk about now would have been there anyway, so instead of adding, you say, \$150 million, you would have had to add \$250 million had we not made the saving of \$100 million. I just fail to understand—

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the lost revenue from the cancelling of 21 routes, the lost traffic—and I would like to see whatever projections and studies the government has done on that—because of the cancellation of one supercontinental and the Atlantic Limited, because of increasing traffic, that lost revenue for the future has never been taken into account.

I want to return to the business of improved service. This new train that runs Winnipeg-Regina-Saskatoon; it used to be three hours and twenty minutes, Mr. Chairman, and it is now four hours. No wonder nobody wants to get on that train. They did not want to get on it before; they would be crazy to get on it now. It is 165 miles at an average speed of 42 miles per hour—that is slower than the fast freights run; 6 hours and 40 minutes for 323 miles from Saskatoon to Edmonton—that is slower than the fast freight runs. I thought we were going to get better service. According to the minister's announcements last summer, cancelling these 21 routes and these replacement trains was going to give us better service.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre nous assure qu'il va faire une économie de 100 millions de dollars, et qu'il y aurait 100 millions supplémentaires qui seraient versés à titre d'investissements, pour acheter du nouveau matériel roulant et cetera. Alors, je dis au ministre, étant donné l'expérience de 1977, 1978, 1979 et 1980 et peut-être 1981, année où il a fait son annonce, mais jusqu'à 1980 de toute façon, il a au moins trois ans d'expérience de ces factures supplémentaires soumises par le CN et le CP au titre de VIA Rail et cela comprend la treizième et la quatorzième factures. Il aurait dû savoir, et ses fonctionnaires aussi, qu'il va falloir trouver 150 millions de dollars de plus pour couvrir ces factures en souffrance du CP et du CN. Voilà donc ses prétendues économies annulées car les sociétés ferroviaires, grâce à leur système de comptabilisation des coûts, ont toujours eu ce privilège de soumettre une treizième et une quatorzième factures. Elles peuvent même soumettre une quinzième et une seizième si elles le veulent, et elles peuvent même tenir compte de l'inflation pour tout, y compris le traitement des présidents.

Monsieur le président, le ministre nous a assurés aussi, l'été passé, que le fait de supprimer 21 itinéraires nous a donné un meilleur service. Il y a ce nouveau train qui fait le service Winnipeg-Regina-Saskatoon et prend à l'heure actuelle...

M. Pepin: Avant que vous parliez, est-ce que cela vous fait quelque chose que j'achève?

M. Benjamin: Cela va, à condition que vous ne preniez pas tout mon temps de parole.

M. Pepin: Bon.

Les économies dont j'ai parlé à l'époque représentaient les coupures. Le déficit supplémentaire dont il est question maintenant aurait existé de toute façon. Au lieu d'ajouter, vous dites, 150 millions de dollars, vous auriez eu à ajouter 250 millions de dollars si nous n'avions pas économisé les 100 millions de dollars. Je n'arrive pas à comprendre...

M. Benjamin: Eh bien monsieur le président, les revenus perdus à la suite de la suppression du service sur 21 routes, cette perte dis-je, et je voudrais voir, quelles prévisions et quelles études le gouvernement a fait à ce sujet, en raison de la suppression d'un supercontinental et de l'*Atlantic Limited*, en raison de la circulation accrue, ces pertes de revenu pour l'avenir n'ont jamais été prises en compte.

Je veux maintenant reprendre cette question de l'amélioration du service. Ce nouveau train qui fait le trajet Winnipeg-Regina-Saskatoon prenait au début trois heures vingt minutes. A présent ce trajet dure quatre heures. Il n'est pas étonnant que personne ne veut monter dans ce train. On n'en voulait pas au début. On serait fou d'y monter à l'heure actuelle. C'est 165 milles à une vitesse moyenne de 40 milles à l'heure. C'est donc plus lent que les trains de marchandise rapides, c'est-à-dire six heures et quarante minutes sur un parcours de 323 milles de Saskatoon à Edmonton. C'est plus lent que les trains de marchandises rapides. Je croyais qu'on allait bénéficier d'un meilleur service. Selon les déclarations du ministre l'été dernier, nous informant de la suppression de ces 21 itinéraires, ces

[Text]

Mr. Chairman, the Winnipeg to Vancouver, even the one he did keep, now runs an average speed of 34 miles per hour. That is slower than the steam locomotives ran in the 'forties and 'fifties and 'thirties. We have not had better service as a result of these cancellations. Mr. Chairman, I am sorry, but the minister finally has to agree that he has made a major goof. He has been contracting instead of expanding; he has been sending more bad money after bad money.

Mr. Pepin: I may have made a major goof, but you made a very interesting slip when you said that they did not want to get on before, which was a bit of a confession that—

Mr. Benjamin: Yes, it was a bad mess then, and you made it worse.

Mr. Pepin: The sort of improvement that I had in mind, and which will take place, is the sort of improvement that will come, for example, from the purchase of better equipment, such as the decision to buy \$100 million worth of LRCs, announced a month or so ago.

Mr. Benjamin: You were committed to that before you announced the cancellation.

The Chairman: Mr. Benjamin, let the minister finish, please; your time is up.

• 2110

Mr. Pepin: I can assure you we would not have had the money to pay for it. All kinds of commitments were made about using LRCs in the west and in the maritimes and what not, but I wonder where the money would have been found had we not decided to make the cuts that—

Mr. Benjamin: Cancel a couple of fighter planes.

Mr. Pepin: You see, that is your way of solving the problem; unfortunately, not mine.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Scott, 10 minutes.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I want to begin by saying I think all of us on the opposition side should take a crash course in asking questions of this minister. At least Mr. Deniger gets the response, do not worry about it. I wish some others of us on this committee could elicit the same assurance concerning our own problems.

I want to deal with one of those very real problems for the whole area of southern Ontario in a moment, Mr. Minister. But let me take one more run at the Mirabel-Dorval situation and come at it from a different point of view; a process of elimination, in effect. Do we rule out for certain the proposal to close or freeze Mirabel for a short period of time, as

[Translation]

trains de remplacement devraient nous donner un meilleur service.

Monsieur le président, le train de Winnipeg à Vancouver, celui qu'il a bien gardé, roule à une vitesse moyenne de 34 milles à l'heure. Cela c'est plus lent que les locomotives à vapeur pendant les années 40, 50 et 30. Nous n'avons pas eu de meilleur service à la suite des suppressions de service. Monsieur le président, je regrette, mais le ministre doit avouer en fin de compte qu'il a commis une grosse erreur. Il a réduit le service au lieu de le développer. Et le gaspillage de fonds, loin de s'arrêter, continue.

M. Pepin: J'ai peut-être fait une grosse erreur, mais vous avez fait un lapsus intéressant tout à l'heure quand vous avez dit que le public ne voulait pas y monter avant, ce qui constitue en quelque sorte un aveu...

M. Benjamin: Oui, c'était un gros gâchis à l'époque et vous l'avez aggravé.

M. Pepin: Le genre d'amélioration que j'avais à l'esprit et qui aura lieu, viendra, par exemple, de l'achat de meilleur matériel, tel l'achat de 100 millions de dollars de LRC, annoncé il y a un mois environ.

M. Benjamin: Vous aviez pris cet engagement avant d'annoncer les annulations de service.

Le président: Monsieur Benjamin, permettez au ministre d'achever, s'il vous plaît. Votre temps de parole est écoulé.

M. Pepin: Je puis vous assurer que nous n'aurions pas eu les crédits nécessaires pour le financer. Toutes sortes d'engagements ont été pris à propos de l'utilisation des trains LRC dans l'Ouest et dans les provinces maritimes et ainsi de suite, mais je me demande où on aurait pris les fonds nécessaires si nous n'avions pas décidé de procéder à certaines interruptions de service qui...

M. Benjamin: Vous n'aviez qu'à supprimer l'achat d'un ou deux chasseurs.

M. Pepin: C'est peut-être votre façon de résoudre le problème mais certainement pas la mienne.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Scott, vous avez 10 minutes.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je voudrais tout d'abord vous dire que nous tous de l'opposition devrions suivre un cours intensif dans la manière de poser des questions à ce ministre. Je constate que M. Deniger obtient les réponses qu'il veut. Je voudrais que les autres membres du comité puissent être aussi satisfaits.

Je voudrais parler, dans un moment, monsieur le ministre, d'un des problèmes graves qui frappe toute la région du sud de l'Ontario. Mais permettez-moi tout d'abord de parler une fois de plus de la situation à Mirabel et à Dorval et de l'aborder d'un autre point de vue; en procédant par éliminations. Est-il absolument certain que l'aéroport de Mirabel ne sera pas

[Texte]

recommended by the Air Transport Association of Canada? Is that an option that is alive in any way; or can we rule that one out, at least?

Mr. Pepin: The view held by all those I have consulted on this subject is that there is too much traffic from one airport and obviously not enough at the moment for two of the size of Dorval and Mirabel. But the closing of Mirabel is a position that is not tenable if you look at the traffic that goes through Dorval now and the traffic that goes through Mirabel. Another issue, looking at it from the preoccupation of yours, which is one about noise—if you were going to bring back to Dorval all the planes that leave Mirabel now, the preoccupation with noise, which was a very important one back in the 1960s, when the decision was made, and which is not one now, would return as a major social preoccupation of the people around Dorval.

All this is to say that the idea of converting Mirabel into an ice rink and sending all there is back to Dorval is not in the works.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): In coming to your decision, a number of your colleagues have suggested an independent inquiry. They have asked for, for example, a cost-benefit analysis of all these various options in terms of what to do about the Dorval-Mirabel situation, and particularly about compounding the losses to the Canadian public as a result of the Mirabel project.

Have you considered an independent inquiry?

Mr. Pepin: Personally not; not in depth, no.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Why not?

Mr. Pepin: Because the expertise on Mirabel, on airports in general, is really in my department. I do not know if there is somewhere a God-inspired consulting firm that would have done the work in a way that would have convinced everybody that this was the panacea. I do not think such exists. Such a group would simply have collected the same figures the Department of Transport has collected and would have drawn its own conclusion.

Again, having looked at this question relatively in depth recently, and before, there is not an easy, obvious solution to it. If you buy the continued implementation of the original plan, you buy a set of problems. If you buy the conversion of Dorval into the main airport and the decision to have Mirabel as a sort of complementary, specialized airport, you buy another set. So there is no solution to that which would be an easy one.

• 2115

Again, I repeat—Mr. McLeish reminds me—what I said about the study that you have seen. You have seen phase 1 of the study with the six scenarios. It is followed by an in-depth analysis of option 1 and option 6, which I plan to release when the views of Cabinet are made known.

[Traduction]

fermé ou gelé pendant un certain temps, comme l'a recommandé l'ACTA? Est-ce encore possible ou faut-il tirer un trait là-dessus?

M. Pepin: D'après ce que me disent tous ceux que j'ai consultés à ce propos, le trafic est trop important dans l'un de ces aéroports visiblement trop faible dans l'autre ce qui ne justifie pas deux aéroports de la taille de Dorval et de Mirabel. Mais la fermeture de l'aéroport de Mirabel ne résiste pas à l'analyse si vous vous rendez compte du trafic qui passe par Dorval et par Mirabel. D'autre part, si l'on examine la question de votre point de vue, c'est-à-dire du point de vue du bruit, si vous vouliez ramener à Dorval tous les avions qui décollent de Mirabel en ce moment, la question du bruit, qui a été une question cruciale dans les années 60, lorsque la décision a été prise, et qui ne l'est plus maintenant, redeviendrait une préoccupation sociale majeure pour tous les riverains de Dorval.

Tout ceci pour vous dire que l'idée de transformer Mirabel en patinoire et de ramener tout le trafic à Dorval est irréaliste.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Lorsque vous avez dû prendre votre décision, un certain nombre de vos collègues ont proposé qu'une enquête indépendante soit menée. Ils ont demandé, par exemple, une analyse coût-avantage de tout ce que l'on pourrait faire à propos de la situation Dorval-Mirabel et en particulier compte tenu des pertes subies par le public canadien à la suite du projet Mirabel.

Avez-vous envisagé d'effectuer une enquête indépendante?

M. Pepin: Non, pas personnellement; pas vraiment.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Pourquoi pas?

M. Pepin: Parce que tous ceux qui sont experts en matière d'aéroports en général et à propos de Mirabel en particulier se trouvent dans mon ministère. Je ne sais pas s'il existe quelque part un Cabinet divin qui aurait trouvé une panacée à ce problème et qui aurait réussi à convaincre tout le monde. Je ne pense pas que cela soit le cas. Ce groupe aurait tout simplement recueilli les mêmes chiffres que le ministère des Transports et tiré ses propres conclusions.

Une fois de plus, ayant analysé en profondeur, avant la question et récemment, il n'existe pas de solutions faciles et évidentes à ce problème. Si vous voulez continuer à appliquer le plan initial, vous allez au devant d'un tas de problèmes. Si vous voulez transformer l'aéroport de Dorval en aéroport principal et utiliser Mirabel comme une sorte d'aéroport complémentaire, spécialisé, vous aurez d'autres problèmes. Par conséquent, il n'existe pas de solution facile.

Une fois de plus, je vous répète, et M. McLeish me le rappelle, ce que j'ai dit à propos de l'étude que vous avez vue. Vous avez vu la phase 1 de l'étude comportant les six scénarios différents. Elle est suivie d'une analyse en profondeur du choix no. 1 et du choix no. 6, analyse que j'entends publier lorsque le Conseil des ministres aura fait connaître son point de vue.

[Text]

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): You have said yourself, Mr. Minister, that this is not simply an economic decision that you have to make. It is very obviously a political decision, one that you will have to recommend to Cabinet, but one which Cabinet itself will take.

You have said this evening that talking about Mirabel and Dorval is like walking on eggs. Well, let us come back to Mr. Goyer. If ever there were a fox guarding a chicken coop, it is Mr. Goyer listening to the very vocal mayors of Mirabel and all of the people in that area. If this is going to be a purely political decision, are we to interpret Mr. Goyer's involvement in this as in any way presaging the government's decision? Does it, as Mr. Nowlan was trying to ask earlier, influence the government in a much weightier manner than, for example, the feelings of some of our colleagues in the House from the Dorval area?

Mr. Pepin: Mr. Goyer has not been involved in the decision-making process on the transfer. He has been involved in the decision-making process with peripheral land. That is where he is. His opinion on the subject we are talking about now is welcome, but it does not have more weight than the opinions of 50 other people whom I respect. So do not mix the two bags. They have been kept separate up to now.

The question of the *terrain périphérique* has been kept as one, with the Department of Transport contributing, giving their views on what this corporation that Mr. Goyer heads can dispose of. But the decision on transfer is quite an entirely different one.

The Vice-Chairman: Two minutes.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I just used up my first five, I thought, Mr. Chairman. But I will get right down to this other matter that I wanted to pursue the minister on. That is the future of Nordair's service in the whole of southern Ontario.

I understand you met with the president of Nordair last week. Could you give us the results of that meeting?

Mr. Pepin: Nordair is not going to leave Hamilton. But as you certainly know, they have a major and important financial problem. They are losing money now. In the last year, I think, it is something like \$3.7 million or \$3.8 million. So they have to find ways of improving that situation.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Did they give you any commitments, Mr. Minister?

Mr. Pepin: They are going to stay. I said it.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): They will stay in Hamilton. But what about the reduction of service, the deterioration of service, a change of aircraft, or a change of schedule?

[Translation]

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Vous avez dit vous-même, monsieur le ministre, qu'il ne s'agissait pas d'une décision purement économique. Il s'agit de toute évidence d'une décision d'ordre politique, décision que vous devrez recommander au conseil des ministres mais que celui-ci prendra.

Vous avez dit ce soir que parler de Mirabel et de Dorval équivalait à marcher sur des oeufs. Dans ce cas, revenons à M. Goyer. Si un renard devait garder une basse-cour, ce serait comme si M. Goyer écoutait le maire de Mirabel et tous ceux qui vivent dans cette région et qui n'hésitent pas à crier haut et fort. Si la décision prise doit être d'ordre purement politique, devons-nous interpréter la participation de M. Goyer à cette affaire comme un avant-goût de la décision que prendra le gouvernement? Comme M. Nowlan essayait de vous le faire dire tout à l'heure, ceci influence-t-il davantage le gouvernement que, par exemple, ce que pensent certains de nos collègues à la Chambre originaires de la région de Dorval?

M. Pepin: M. Goyer n'a rien à voir avec la décision qui sera prise à propos du transfert; il s'occupe uniquement du terrain périphérique. Nous voulons savoir ce qu'il pense à ce sujet, mais son opinion n'a pas plus de poids que celle de 50 autres personnes que je respecte. Donc, ne mélangez pas tout. Ce sont deux questions distinctes.

Avec l'aide du ministère des Transports, à propos du terrain périphérique, il s'agit de savoir ce que pense la société que préside M. Goyer. Mais la décision qui sera prise à propos du transfert est une question entièrement différente.

Le vice-président: Il vous reste deux minutes.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je croyais que je venais de terminer mes cinq premières minutes, monsieur le président. Mais je vais maintenant aborder la question dont je voulais entretenir le ministre. Il s'agit de l'avenir des services offerts par Nordair dans tout le sud de l'Ontario.

Je crois savoir que vous avez rencontré le président de Nordair la semaine dernière. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

M. Pepin: Nordair ne va pas quitter la région de Hamilton. Mais comme vous le savez certainement, cette société éprouve de graves difficultés financières. Elle est déficitaire. L'année dernière, je crois qu'elle a perdu environ 3,7 ou 3,8 millions de dollars. Donc, ses dirigeants doivent trouver des moyens d'améliorer la situation.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Vous ont-ils donné certains engagements, monsieur le ministre?

M. Pepin: Nordair va rester. Je l'ai dit.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Nordair va rester à Hamilton. Mais que dire de la réduction des services, de la détérioration de ceux-ci, des changements d'appareils ou des changements d'horaires?

[Texte]

Mr. Pepin: This is what they are going to spend the summer on. They are going to analyse all aspects of this in co-operation with Air Canada. I hope they will do this more and more—I would be grateful if you expressed favourable views on that—with the community, more and more with the business organizations and what not, so as to get the best possible information of an economic nature—and even of a psychological nature—as to why people are not using this airport as much as they used to in the past. After all, you know that there has been a decline.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Would you be willing to meet one more time with the concerned area MPs from the Hamilton-Niagara-Brantford area—expand it, if necessary—and with the Mayor of Hamilton or his officials and the Hamilton-Wentworth regional people, to try to work out some sort of collective approach to the betterment of the airport and the betterment of the service into the airport? This is so terribly important to that whole Hamilton-Brantford-Niagara area.

• 2120

Mr. Pepin: Yes, well, I was giving you the way it is now. I would have to consult Mr. Munro, obviously, before I accepted your invitation. But one of the reasons given—and I do not know what weight to give it; perhaps this study that is going to be made this summer will tell us more about that—but one of the reasons given for the decline in the use of the airport by the regional population of the Hamilton area is the “lousy” airport terminal. Anyway, as you know, as for the commitment of this government, of the previous Progressive Conservative government, and of the previous Liberal government, I am going to the Treasury Board with the submission on the modernization and improvement of the Hamilton airport.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott and Mr. Minister. Before I recognize Mr. Turner, I think it might be good for the members to remember that Mr. Goyer's riding used to border Dorval Airport.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, there is a lot of unrest in CNR. As you know, you took a good shot at the engineers last October in London and Belleville. You eliminated approximately 50. You bought them off with their own money, which was their statutory holiday pay and their annual vacations for five years. Now there is a rumour afoot that the CNR wants to run everything out of Montreal to Toronto and everything out of Toronto to Windsor and Sarnia with the Toronto crews and the Montreal crews doing all the work. Is this true?

Mr. Pepin: I would not know. That is the right answer. No, I would have to take advice on the subject at this time, Mr. Turner, because my interest in CN does not go to that extent.

The Chairman: Mr. Turner, for your benefit I believe we have a meeting scheduled on June 10 with Dr. LeClair, the President of CNR, which might be an opportune time for you to put that kind of specific question.

[Traduction]

M. Pepin: C'est ce que les dirigeants vont étudier cet été. Ils vont analyser toute cette situation en collaboration avec Air Canada. J'espère qu'ils feront encore davantage avec la collectivité—et je vous serais reconnaissant si vous exprimiez une opinion favorable à ce sujet—davantage avec les entreprises et ainsi de suite, pour obtenir les meilleurs renseignements possibles à caractère économique—et même à caractère psychologique, et essayer de savoir pourquoi les gens n'utilisent pas cet aéroport autant qu'ils le faisaient dans le passé. Après tout, vous savez qu'il y a eu une baisse de trafic.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Seriez-vous disposé à vous entretenir une fois de plus avec les députés de la région de Hamilton-Niagara-Brantford et plus, avec le maire de Hamilton ou ses collaborateurs et avec le conseiller régional de Hamilton-Wentworth pour essayer de trouver des moyens d'améliorer l'aéroport et d'améliorer le service? Tout ceci est tellement important pour toute la région de Hamilton-Brantford-Niagara.

M. Pepin: Oui, je vous exposais la situation telle qu'elle est maintenant. Je devrai en parler avec M. Munro avant d'accepter votre invitation. Mais une des raisons invoquées—et je ne sais pas quelle signification cela a; peut-être que l'étude qui sera effectuée cet été nous permettra d'en savoir davantage, mais une des raisons expliquant la baisse du trafic, raison qui a été donnée par ceux qui vivent dans la région de Hamilton, c'est que le terminal de l'aéroport est «pitoyable». De toute façon, comme vous le savez, par l'ancien gouvernement conservateur et par l'ancien gouvernement libéral, je vais présenter au Conseil du trésor un rapport sur la modernisation et l'amélioration de l'aéroport de Hamilton.

Le président: Merci, monsieur Scott et monsieur le ministre. Avant de donner la parole à M. Turner, je pense qu'il est bon de rappeler aux députés que la circonscription de M. Boyer longe la limite de l'aéroport de Dorval.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le ministre, il existe un malaise certain au Canadien national. Comme vous le savez, vous avez tiré sur les ingénieurs en octobre dernier à London et à Belleville. Vous en avez éliminé environ 50. Vous les avez achetés avec leur propre argent, puisque vous leur avez supprimé leur rémunération pendant les jours fériés et leurs congés annuels pendant cinq ans. Maintenant la nouvelle se répand que le CN veut quitter Montréal pour aller à Toronto et quitter Toronto pour aller à Windsor et à Sarnia, les équipes de Toronto et de Montréal faisant tout le travail. Est-ce exact?

M. Pepin: Je ne sais pas. C'est tout ce que je puis vous dire. Non, je devrai en parler avec mes collaborateurs, monsieur Turner, car l'intérêt que je porte au CN ne va pas aussi loin.

Le président: Monsieur Turner, pour votre gouverne, je crois que le président du CN, M. LeClair, comparaitra devant nous le 10 juin, et vous pouvez peut-être alors lui poser la question.

[Text]

Mr. Turner: You do not know much about the railroad, and I will tell you that because—

An hon. Member: We have the CTC on Thursday.

The Chairman: Yes, and we also have the CTC here on—

Mr. Turner: But the point is that the CNR is talking about running trains 10,000 feet long. Now, that is almost two miles. I have pulled trains of 160 cars and it is a big responsibility. If you are interested in safety, sir, you cannot have a train 10,000 feet long. If something happens, you have crossings that you have to cut, ambulances blocked. Who is going to be responsible for all this? If somebody dies in an ambulance, are you going to load this on the engineer and the conductor, as you usually do? Who is going to take the rap? It is usually an employee who takes it.

You eliminate all the passenger engineers. Now you are after the freight engineers and also the traffic controllers are going to be centralized in Toronto and Montreal. Do you want to eliminate everything and run everything from Montreal and Toronto and eliminate a lot of staff and increase the unemployment rolls? That is what it sure looks like. They are very concerned and want to know what is going to happen. What is their future after 35 or 40 years of service with the CNR? There used to be pride, a proud bunch of men, but not any more. They are just waiting to take their pensions. You cannot train an engineer or a conductor with a little course at Gimli, because one of these days you are going to have the biggest wreck that you have ever thought about and a lot of people are going to lose their lives.

So you had better start thinking about what is going on in the CNR. I imagine it is in the books for the CPR, because they are worse than the CNR, as far as being tough on employees is concerned.

Mr. Pepin: Again, I am not a technical person and so I cannot say if having a train of a certain length is more dangerous than a train of another length. On the occasion of the lay-off of employees, recently I have been in touch with CN in particular, repeating to them that the safety preoccupation is a Government of Canada preoccupation. They keep repeating to me that this is theirs also and they will not lay off people whose work is considered important for the maintenance of safety standards. The CTC is there, hopefully watching very carefully what is being done. Recently the CTC has been provided with a number of inspectors to do this job better than in the past. So again, as the chairman suggested—and I will make sure they get the contents of your question tonight—please bring it again to the attention of the CTC.

[Translation]

M. Turner: Vous ne savez pas grand chose à propos des chemins de fer et je vous dis ceci car . . .

Une voix: La Commission canadienne des transports comparait jeudi.

Le président: Oui, et la CCT sera également ici le . . .

M. Turner: Mais ce que je voulais vous dire c'est que le CN a l'intention de faire rouler des trains de 10,000 pieds de long. Cela correspond à environ deux milles. J'ai conduit des trains comportant 160 wagons et je puis vous dire qu'il s'agit là d'une grosse responsabilité. Si la sécurité vous intéresse, monsieur, on ne peut pas faire rouler de trains de 10,000 pieds de long. Si quoique ce soit arrive, il faudra réduire les traversées de chemins de fer, bloquer les ambulances. Qui va en être responsable? Si quelqu'un meurt dans une ambulance, allez-vous en imputer la responsabilité sur le mécanicien et le conducteur, comme vous le faites ordinairement? Qui va prendre le coups? C'est en général un employé.

Vous supprimez tous les postes d'ingénieurs experts du trafic voyageur. Et maintenant vous voulez agir de la même façon avec les ingénieurs spécialistes du fret et ensuite vous voulez que les contrôleurs du trafic soient postés à Toronto et à Montréal. Voulez-vous tout supprimer et tout exploiter à partir de Montréal et de Toronto, ce qui vous permettrait de licencier à tour de bras et d'augmenter le taux de chômage? C'est ce qu'il nous semble. Les employés du CN sont très préoccupés ils veulent savoir ce qui se passe. Quel est leur avenir après avoir été 35 ou 40 ans au service du CN? A une époque il y régnait une certaine fierté, mais plus maintenant. Tout ce qu'ils attendent, c'est leur retraite. Vous ne pouvez pas former un ingénieur ou un conducteur en lui faisant suivre un petit court à Gimli, car un de ces jours, vous allez avoir un accident monstre que vous n'avez jamais imaginé et beaucoup vont perdre la vie.

Il serait donc préférable que vous commenciez à vous pencher sur le cas du CN. Je suppose que cela est trop tard pour le CP, car la situation y est pire, en ce qui concerne la déshumanisation du travail.

M. Pepin: Une fois de plus, je ne suis pas technicien et je ne peux donc pas vous dire si conduire un train d'une certaine longueur est plus dangereux que d'en conduire un autre d'une autre longueur. En ce qui concerne le licenciement d'employés, j'ai récemment parlé aux dirigeants du CN, en leur disant que la question de la sécurité était une préoccupation du gouvernement du Canada. Ils ne cessent de me répéter que c'est la leur également et qu'ils ne licencieront pas de gens dont le travail est jugé important pour la sécurité. Les représentants de la Commission canadienne des transports sont ici en train d'examiner avec attention tout ce qui se passe, espérons-le. Récemment, la CCT a reçu un certain nombre d'inspecteurs pour que ce travail soit mieux fait que dans le passé. Donc, comme le président l'a dit—et je ferai en sorte qu'ils comprennent le fond de votre question de ce soir—parlez-en avec la CCT lorsqu'elle comparaitra devant vous.

[Texte]

• 2125

Mr. Turner: That is it. You say to bring it to the attention of the CTC. You talk to the CTC and they say to go to the Minister of Transport; everybody passing the buck.

The point of concern is about safety. You say they have safety inspectors. I can tell you right now that the rails are not as safe as they were 20 years ago. All you have to do is drive down Highway 15 and take a look at the tracks, take a look at the weeds. If there are safety inspectors out there, I do not know what the hell they are doing because they are certainly not doing their job. The employees are very concerned because nothing has been done by any department. Everybody is passing the buck.

Mr. Pepin: The deputy minister tells me that you had a number of similar questions presented to Mr. Giroux the last time he was here.

Mr. Turner: That is right.

Mr. Pepin: He is the administrator of surface. The deputy minister tells me that a number of answers are being prepared, presumably in conjunction with the CTC and . . .

Mr. Turner: Does it not make sense to you, Mr. Minister, that instead of laying off staff, you repair the track and the cars when things are slack so the minute you become busy you have everything ready?

Mr. Benjamin: Hear, hear!

Mr. Turner: This is what has happened for the 40 years I have been around the CNR, and it is still happening. Why do you not keep the employees working to repair the equipment and the tracks, and update the equipment, because as plans are formulated, we are supposed to be running high-speed rail traffic and passenger trains. Why not update the equipment now when there is not that much traffic over the rails? It makes sense. But usually around here if it makes sense, we do not do it.

Mr. Pepin: I am sure the president of the CN will answer this question when he comes here.

Mr. Turner: But the point is, Mr. Minister, the man is a medical doctor. What does he know about railroads?

An hon. Member: Nothing.

Mr. Turner: Jack Horner has a lot of knowledge about railroads. I think he will do a pretty good job, and what he does not know he will ask other people, because he is that type of man.

Mr. Pepin: Presumably the reasoning you made, Mr. Turner—that what the chairman does not know he can ask questions about—will also apply to the president. I am quite sure that if he comes here, he will come here with operating people who will be . . .

[Traduction]

Mr. Turner: C'est cela, vous me dites d'en parler à la CCT, on en parle à la CCT et ils vous disent d'en parler au ministre des transports; chacun revoie la balle!

L'autre point dont je voudrais parler porte sur la sécurité. Vous dites qu'il y a des inspecteurs chargés de la sécurité. Je puis vous dire maintenant que les chemins de fer ne sont pas aussi sûrs qu'ils l'étaient il y a 20 ans. Tout ce que vous avez à faire, c'est de conduire le long de l'autoroute 15 et d'examiner les rails, vous y verrez nombre de mauvaises herbes. S'il existe des inspecteurs chargés de la sécurité, je ne sais vraiment pas ce qu'ils font mais certainement pas leur travail. Les employés sont très préoccupés car rien n'a été fait par aucun ministère. Personne n'assume ses responsabilités.

M. Pepin: Le sous-ministre me dit que vous avez posé à peu près les mêmes questions à M. Giroux, la dernière fois qu'il était ici.

M. Turner: C'est exact.

M. Pepin: C'est lui l'administrateur des transports terrestres. Le sous-ministre me dit qu'un certain nombre de réponses ont été rédigées, probablement en collaboration avec la CCT et . . .

M. Turner: Au lieu de licencier le personnel, ne vaut-il pas mieux, monsieur le ministre, faire réparer les rails et les wagons lorsque les choses vont moins bien pour que lorsqu'il y a reprise, tout soit prêt?

M. Benjamin: Bravo, bravo!

M. Turner: C'est ce qui s'est passé pendant les 40 ans que j'ai eu des rapports de loin ou de près avec le CN et cela est toujours le cas. Pourquoi les employés ne répareraient-ils pas l'équipement et les rails, ne moderniseraient-ils pas le matériel, car selon tous les plans mis sur pied jusqu'à ce jour, nous sommes censés avoir des trains roulant à grande vitesse. Pourquoi ne pas moderniser le matériel maintenant alors que le trafic est en diminution. C'est sensé. Mais en général, dans le cercle dans lequel vous évoluez, plus c'est sensé, moins vous le faites.

M. Pepin: Je suis sûr que le président du CN répondra à votre question lorsqu'il comparaitra devant vous.

M. Turner: Mais, monsieur le ministre, cet homme est médecin. Que sait-il des chemins de fer?

Une voix: Rien.

M. Turner: M. Jack Horner connaît les chemins de fer. Je pense qu'il s'en tirerait très bien et c'est le genre d'homme à demander aux autres quelque chose lorsqu'il ne sait pas.

M. Pepin: Mais je suppose que le raisonnement que vous venez de tenir, monsieur Turner, selon lequel le président peut demander aux autres ce qu'il ne sait pas, peut également s'appliquer au président. Je suis tout à fait sûr que lorsqu'il viendra ici, il sera accompagné de gens compétents qui . . .

[Text]

Mr. Turner: But the operating people have been there for years. All you have is a new head. And he is a medical doctor. He should be put in as head of Health and Welfare, something like that. That makes sense, but we do not do that.

An hon. Member: He was there.

The Chairman: Order, please. I am going to insist that we have one questioner and one answerer.

Mr. Pepin: You will be in a position to judge the quality of the answer he will give you, or one of his vice-presidents will give you, when he comes. I can think of a number of answers, but it is not really my job to run the CN on a daily basis. People are hired for these jobs, and it is not part of my own . . .

Mr. Turner: There used to be a saying, sir . . .

The Chairman: The minister's comment is fair, that we cannot expect him to answer operational questions with regard to the CN, that they should correctly be put to CN—and safety questions, probably to CTC, specific safety questions that is. General safety policy is fair game for the minister.

Mr. Turner: There used to be a saying around CN, Mr. Minister, that the CNR runs itself and regardless of who you put there, it is the same old ballgame.

• 2130

Mr. Pepin: For example, when Mr. Benson suggested to me that he did not have enough inspectors in his organization, it was my responsibility to try to convince Treasury Board to allocate for it. And it has been done.

Mr. Turner: Well, somebody is not doing their job because half the locomotives that are running around have their traction motors cut out. This has been going on for weeks, months and in the winter it is that much worse. So nobody is doing their job and the employees are very concerned, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I would like to address some questions to the minister on air safety and marine safety and maybe something on highway.

It appears that we are dealing with, at the bottom, 250 air safety fatalities a year up to about 5,000 a year in the highway safety thing. Yet we have our expenditures almost reversed.

The last meeting we had was with the Canadian Union of Professional and Technical Employees. They put some interesting material on the record concerning the implementation of some of the newer policies resulting from the Dubin commission and there was some fairly disturbing information there. For example, there have been approximately 15 new civil aviation inspectors hired and they had been distributed into the office but no budget has been allocated for expenses so that they can get out into the field and do the job they were hired for.

[Translation]

M. Turner: Mais les gens compétents sont partout. Mais vous venez de nommer un président et qui est médecin. Il devrait avoir été nommé au ministère de la Santé et du Bien-être, quelque chose de ce genre. Ce serait plus sensé.

Une voix: Il y a été.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vais insister pour qu'il y ait une seule personne qui pose des questions et une seule qui y réponde.

M. Pepin: Vous serez en mesure de juger de la qualité de la réponse qu'il vous donnera, ou l'un de ses vices-présidents lorsqu'il viendra. Je pense à un certain nombre de réponses, mais je ne suis pas chargé d'exploiter le CN quotidiennement. Des gens sont embauchés pour remplir ces fonctions et cela ne fait pas partie de . . .

M. Turner: Il y avait un dicton, monsieur . . .

Le président: Ce que dit le ministre est juste; nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'il réponde à des questions portant sur l'exploitation du CN; celles-ci devraient être posées au CN et les questions sur la sécurité à la Commission canadienne des transports vraisemblablement. Le ministre ne peut parler que de la sécurité en général.

M. Turner: Au CN, il y avait un dicton qui disait, monsieur le ministre, que le CN se gère lui-même et indépendamment des gens que vous y mettez c'est toujours la même histoire.

M. Pepin: Par exemple, lorsque M. Benson me dit qu'il n'y avait pas suffisamment d'inspecteurs dans son organisation, c'était à moi d'essayer de convaincre le Conseil du trésor d'affecter les crédits nécessaires. Et cela a été fait.

M. Turner: Bien, quelqu'un ne fait pas son travail car la moitié des locomotives qui circulent actuellement n'ont pas de moteur de traction. Et cela dure depuis des semaines, des mois et c'est pire l'hiver. Donc, personne ne fait son travail et les employés sont très soucieux, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, j'aimerais poser au ministre des questions portant sur la sécurité dans les avions et les navires et peut-être une ou deux questions sur les routes.

Au mieux, il semble qu'il y ait environ 250 accidents aériens par an et environ 5,000 accidents de la route. Et pourtant nos dépenses ne correspondent pas à ces chiffres.

La dernière fois, nous avons rencontré les représentants du Syndicat canadien des employés professionnels et techniques. Ils nous ont dit officiellement des choses très intéressantes portant sur l'application de certaines nouvelles mesures prises à la suite de l'enquête organisée par la Commission Dubin et les renseignements qu'ils nous ont donnés étaient plutôt troublants. Par exemple, environ 15 nouveaux inspecteurs de l'aviation civile ont été embauchés et ont été répartis mais le budget est inexistant et ils ne peuvent donc pas se rendre sur place et faire le travail pour lequel ils ont été embauchés.

[Texte]

The second point they made was that, since they were in regional offices, there was a strong feeling that the civil aviation inspectors should be decentralized so they would be working at the major airports. They could not maximize their purpose caught in the regional headquarters. It would probably be more constructive if they were out among the aviation community and taking the job as they saw it.

Could you give me some indication of whether or not sufficient budgetary resources are being applied to provide expenses for these people and is there a policy that would see them decentralized into the major airports among the aviation community?

Mr. Pepin: I am afraid I will have to ask Mr. McLeish on that one.

On the general finances, as you well know, there are never enough. But as I said in the House the other day, my department has had some addition to its aviation budget. I even referred to the figure. This is a permanent attempt on our part to increase that budget.

The 240 recommendations of Justice Dubin will cost quite a lot of money, for example, the creation of the Canada air safety board, and the creation of an appeal board resulting from the more energetic implementation of enforcement. All these things are going to cost more money. On the 15 new civil aviation personnel, I do not really know—

The Chairman: Before we go to Mr. McLeish, I see a quorum. Could I ask the committee, since you have before you the tenth report of the Subcommittee on Agenda and Procedure—if it meets the approval of the committee—could I have a mover and a seconder for concurrence in the report?

Mr. Deniger: I move that the committee approves the tenth report of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry I neglected to raise the matter at the steering committee meeting—and I support what we have in here—but there were two that asked to appear and we have heard from one. That is the one Mr. Skelly is referring to, on strictly technical matters having to do with maintenance, inspection and equipment only, and not having to do with collective bargaining issues. I am wondering, Mr. Chairman, if during the course of studying the annual reports of Air Canada on June 1 and/or June 3, it would be possible to hear from the Air Traffic Controllers Association?

• 2135

The Chairman: Mr. Benjamin, we did invite the air traffic controllers to appear, as you know, and they were unable to do so, which I am sure all members of the committee regret. Unfortunately, we cannot invite them during the reference of the Air Canada report, because Air Canada does not have responsibility for air traffic control. We will try to find an appropriate time to do that.

[Traduction]

Étant donné qu'ils étaient dans des bureaux régionaux, ils pensaient que les inspecteurs de l'aviation civile devraient être décentralisés pour qu'ils puissent travailler dans les principaux aéroports. Ils ne pouvaient pas faire vraiment leur travail puisqu'ils étaient retenus dans leurs bureaux régionaux. Ils seraient probablement plus utiles s'ils s'intégraient au monde de l'aviation et s'ils travaillaient comme ils l'entendent.

Pouvez-vous me dire si des crédits leur ont été affectés et si le gouvernement a l'intention de décentraliser leur poste pour qu'ils puissent s'intégrer au monde de l'aviation dans les principaux aéroports.

M. Pepin: Je crains de devoir demander à M. McLeish de répondre à cette question.

En ce qui concerne les finances, comme vous le savez, il n'y a jamais assez d'argent. Mais comme je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, mon ministère a pu obtenir des crédits supplémentaires pour l'aviation. J'ai même cité le chiffre exact. C'est là une tentative de notre part d'augmenter ce budget.

Les 240 recommandations proposées par le juge Dubin coûteront très cher comme, par exemple, la création d'une commission canadienne de la sécurité aérienne, la création d'une commission d'appel suite à l'application plus sévère des mesures prises. Tout ceci va coûter beaucoup d'argent. En ce qui concerne les 15 nouveaux inspecteurs de l'aviation civile, je ne sais pas vraiment...

Le président: Avant de donner la parole à M. McLeish, je constate qu'il y a maintenant un quorum. Pourrais-je demander au comité, puisque vous avez devant vous le dixième rapport du sous-comité sur les programmes et la procédure—si le comité est d'accord—de proposer l'adoption du rapport?

M. Deniger: Je propose que le Comité adopte le dixième rapport du sous-comité des programmes et de la procédure.

M. Benjamin: Monsieur le président, excusez-moi, mais j'ai oublié de soulever la question lors de la réunion du comité directeur—et je suis d'accord avec ce que renferme ce rapport—mais deux personnes avaient demandé à comparaître et nous n'en avons entendu qu'une. C'est ce dont veut parler M. Skelly cela portait sur des questions strictement techniques ayant rapport avec l'entretien, l'inspection et le matériel et non pas avec des questions de négociation collective. Je me demande, monsieur le président, lorsque nous étudierons les rapports annuels d'Air Canada le 1^{er} et/ou le 3 juin, s'il serait possible d'entendre les représentants de l'Association des contrôleurs du trafic aérien?

Le président: Monsieur Benjamin, comme vous le savez, nous avons invité les contrôleurs de la circulation aérienne à comparaître, mais ils n'ont pu le faire, et je suis sûr que tous les membres du comité le regrettent. Malheureusement, nous ne pouvons pas les inviter à l'occasion de l'étude du rapport d'Air Canada, cette société n'étant pas responsable du contrôle de la circulation aérienne. Nous essaierons donc de trouver un moment opportun pour les entendre.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I presume the CTC is in front of us this Thursday, presumably from 9:30 to 12:00, or whatever. When the Canadian Transport Commission is in front of us, they will also have people there from their air transport committee. Could we have the air traffic controllers in then, if they are willing and able to appear?

The Chairman: I will have to look at that procedurally to see whether we can or not; I will let you know, Mr. Benjamin. I cannot rule on it right now because I have some difficulty with whether or not there is a responsibility of the CTC there.

Mr. Benjamin: Can I assume, Mr. Chairman, knowing how diligently you will check this out, that adopting this report will not necessarily preclude inviting another witness with the consent of the steering committee and/or the whole committee?

The Chairman: I have no problem with that. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It has been moved by Mr. Nowlan, seconded by Mr. Deniger, that the tenth report of the Subcommittee on Procedure and Agenda be concurred in. Is it agreed?

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Skelly, I will add the interruption to your time.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. I would add two more elements to the question I put forward. The first one is that these people appear to have been put into the field without adequate expense budgets to do the job. There also seems to be a question on decentralization that would be good to have information on. There is another figure that seems to have bounced around that there is approximately a 200-person shortfall in that particular branch, given inspectors, engineers, and whatnot. Then there is another figure that seems to bounce out from an internal document within the air transport administration that the whole administration seems to be about 3,200 people short. I just wonder if the minister could comment on these? There was talk of snowplow operators and air traffic controllers and the whole administration. Could we have some figures on expense budgets, the policy of decentralizing your aviation inspectors, the shortfall right within that particular group of 200 individuals, and then, finally, the overall shortage in the air transport administration?

Mr. Pepin: I can only comment on the last one. I am surprised it is so low, because you can presumably jack it up to any number if—

Mr. Skelly: This figure has managed to appear in a report within—

Mr. Pepin: Okay. We will ask Mr. McLeish if he is familiar with that report.

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que la CCT va comparaître devant nous de jeudi, de 9h30 à 12 heures sans doute. Elle sera accompagnée de membres de son comité des transports aériens. Nous pourrions en profiter pour inviter les contrôleurs, s'ils souhaitent comparaître, s'ils peuvent le faire?

Le président: J'examinerai cela pour déterminer s'il est possible ou non de le faire. Je vous tiendrai au courant, monsieur Benjamin. Je ne veux pas prendre dès à présent de décision, car j'ai du mal à déterminer si la Commission canadienne des transports est responsable de cette question.

M. Benjamin: Je sais que vous vérifierez cela très rapidement et de ce fait, puis-je présumer, monsieur le président, que l'adoption de ce rapport ne nous empêchera pas nécessairement d'inviter un autre témoin si le comité directeur ou le comité plénier y consentent?

Le président: Je n'ai pas d'objection à cela. D'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Nowlan, appuyé par M. Deniger propose que le dixième rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté. Est-ce d'accord?

La motion est adoptée.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Monsieur Skelly, j'ajouterai l'interruption à votre temps de parole.

M. Skelly: Merci, monsieur le président... Je voudrais ajouter deux autres éléments à la question que j'ai posée. Le premier c'est que ces personnes semblent avoir été intégrées au système sans disposer de budget suffisant pour faire leur travail. La question de la décentralisation se pose aussi, et il serait utile d'avoir des renseignements à ce sujet. Par ailleurs, il semble qu'il y ait un manque d'environ 200 personnes dans ce secteur, des inspecteurs, des ingénieurs etc. Selon un autre chiffre émanant d'un document interne de l'administration du transport aérien, il manquerait environ 3,200 personnes aux effectifs de toute l'administration. Je voudrais savoir si le ministre pourrait faire des remarques à ce sujet? On a parlé des conducteurs de chasse-neige et des contrôleurs de la circulation aérienne et de toute l'administration. Vous pourriez nous procurer des chiffres sur les budgets des dépenses, la politique de la décentralisation des inspecteurs de l'aviation, le manque au sein de ce groupe, de 200 personnes, et en dernier lieu la pénurie générale de personnel au sein de l'administration du transport aérien?

M. Pepin: Je ne peux faire de commentaires que sur la dernière question. Je suis surpris que les chiffres soient si peu élevés, car vous pouvez sans doute les gonfler tant que vous voulez si...

M. Skelly: Ce chiffre a pu être publié dans un rapport au sein de...

M. Pepin: Très bien. Nous allons demander à M. McLeish s'il connaît les documents dont vous parlez.

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. McLeish: I am familiar with the figure of 3,200. This is a figure that was arrived at as a result of a long-term human resources plan for the 1980s that was put together by the various staffs within the air administration; at this time it is undergoing a review by a special committee composed primarily of the directors general, who are examining the operational requirements, the statutory requirements, and the staffing formula to see how these figures were arrived at. They have not yet been accepted by the management of the air administration, and will be undergoing considerable review in the weeks ahead. This is for a long-term human resources plan.

Mr. Pepin: That is on top of what?

Mr. McLeish: That is on top of the present base.

Mr. Pepin: What is the present base?

Mr. McLeish: The present base is about 13,000.

Mr. Skelly: Is there an indication of the department's intentions, or the administration's intentions, with decentralizing your aviation inspectors into the major airports in the regions?

Mr. McLeish: I think, Mr. Skelly, that what that may be referring to is the creation of district offices. This was something that had been underway as part of Justice Dubin's inquiry. As a matter of fact, he made recommendations with respect to the creation of district offices at the large centres of general aviation, where the inspection personnel could be closer to the action of the general aviation community. It would not require them to constantly be travelling back and forth to these centres from the regional office. So that plan is just gently underway. I have forgotten how many offices are being implemented at this time; I believe it is around nine.

• 2140

An hon. Member: District offices?

Mr. McLeish: That is right. The plan is to create a number of others as the continuing studies indicate support for a district office.

An hon. Member: What about the expense budget?

Mr. McLeish: I am not familiar with the figure of the 15 new inspectors, whether these are brand new or replacements, and I am also not familiar specifically with the fact that there is no budget. I can say this, that we are in the process of attempting to study ways to find some \$7 million in overhead reductions this year, which will be taken from non-pay items. I emphasize "non-pay items". They will be affecting travel, telephone costs, stationery, and the like.

Mr. Skelly: The second point: one of the other concerns put on the record is the question of training time available to the pilots who work in the operations group. There is a suggestion that—and I hope there is not an overhead cut in this area, maintaining pilot currency—training programs for DOT pilots have been cut down. The indication is not enough money is available to provide this training time and there is a suggestion that this could be building a problem into the safety of the

[Traduction]

M. McLeish: Je connais le chiffre de 3,200. Il a été établi à la suite d'un programme à long terme de ressources humaines pour les années 1980 qui avait été établi par les diverses sections du personnel de l'administration aérienne; actuellement, on procède à une révision dont se charge un comité spécial constitué essentiellement des directeurs généraux qui examinent les besoins opérationnels, les critères statutaires, et la formule de dotation pour voir comment ces chiffres ont été établis. Ils n'ont pas encore été acceptés par l'administration de l'air, et ils seront examinés de façon très complète au cours des semaines à venir. Il s'agit d'un programme à long terme sur les ressources humaines.

M. Pepin: A quoi s'ajoutent ces effectifs.

M. McLeish: A l'effectif actuel.

M. Pepin: Quel est-il?

M. McLeish: D'environ 13,000 personnes.

M. Skelly: Le ministère ou l'administration ont-ils l'intention de décentraliser les inspecteurs de l'air dans les principaux aéroports des régions?

M. McLeish: Monsieur Skelly, vous voulez parler de la création des bureaux de district. Il en avait été question dans le cadre de l'enquête du juge Dubin. En fait, il avait fait des recommandations pour créer des bureaux de district aux grands centres d'aviation générale de sorte que le personnel d'inspection pourrait être plus près des activités de l'aviation générale. Les inspecteurs n'auraient donc pas à voyager constamment entre ces centres et le bureau régional. Ce plan a été appliqué sans problèmes. J'ai oublié combien de bureaux ont déjà été créés, je crois qu'il y en a environ 9.

Une voix: Des bureaux de district?

M. McLeish: C'est exact. Il est prévu d'en créer d'autres encore, étant donné que des études en cours montrent que de tels bureaux sont souhaitables.

Une voix: Quel sera le budget de dépenses?

M. McLeish: Je ne sais pas très bien si les 15 nouveaux inspecteurs sont véritablement nouveaux ou s'il s'agit de remplacements, et je ne connais pas non plus la question du manque de budget. Je peux cependant dire que nous sommes en train d'essayer d'étudier la façon d'économiser 7 millions de dollars de frais généraux pour cette année, excluant les salaires, j'insiste là-dessus; il s'agira des voyages, frais de téléphone, de papeteries, etc..

M. Skelly: Un second point: une des autres préoccupations est la question de la durée de la formation des pilotes qui travaillent dans le groupe des opérations. Selon certains—et j'espère qu'il n'y aura pas de coupure de frais généraux dans la formation des pilotes—selon certains, dis-je, les programmes des pilotes du ministère des Transports auraient pourtant été réduits. Il semble qu'il y ait un manque de budget pour assurer la formation, et certains estiment que cela pourrait créer des

[Text]

department's operations. Could you comment on whether or not the training budget has kept pace with the demands that are being placed on those pilots?

Mr. McLeish: There has not been a decision actually to make cuts in training, but a study is under way arising from one of Justice Dubin's recommendations on the operation of the fleet of aircraft. This is to study the most efficient way of training our civil aviation inspectors in flight operations—suggesting that it may be more economical at certain times to train them on simulators as opposed to always on active flying in airplanes. That is a study which is under way, but it is totally premature to discuss, or even to anticipate, what the results will be.

Mr. Skelly: An interesting comment was also placed on the record about the department's own fleet. A statement was made that it was the second-largest fleet of aircraft in Canada and yet it had the second-worst accident rate. The number of accidents for the DOT fleet, I guess, came to 18, whereas the worst record in Canada was 26. This provided some serious concern about maintenance programs, training programs, and things along that line.

Would you be prepared to comment on what kind of changes have been put in place since the accidents that have occurred in the fleet?

Mr. Pepin: This was one of the important recommendations in Dubin volume II. Dubin regretted, in particular, that some audits that had been done before had not been implemented on time. Mr. McLeish will tell you that this is being done now.

Mr. McLeish: Yes. Following up on Mr. Pepin's answer, he appointed a group of outside consultants to review the maintenance, training, and flight operations with our Flight Services Branch. They made a special report to him, in which they recommended a number of changes to bring the flight operations up from a government type of operation to the equivalent status of a full commercial operation. That embraces a considerably enhanced number of training procedures, the use of manuals, quality control and maintenance, and much better log records for the repair of aircraft defects. These are all in the process of being implemented, but additional person-years are required to fulfil this implementation program.

• 2145

With respect to any immediate safety concerns that arose out of the evidence placed before Justice Dubin, there were not any specific issues that needed correction. It was primarily related to the organization and the procedures so that there would be a much better auditable trace of what has been done in the past.

With regard to the accident record, I heard some figures, similar to those you quoted, back about two months ago. At that time I asked to have the figures checked and I found that the operation of our Jetstar, as a matter of fact, is superior to that of the equivalent type of airplane operations in the

[Translation]

problèmes de sécurité dans les opérations du ministère. Pourriez-vous nous dire si le budget de formation a été augmenté pour que les demandes présentées par les pilotes soient satisfaites?

Mme McLeish: On n'a pas vraiment décidé de réduire les programmes de formation, mais une étude est en cours à la suite d'une des recommandations du juge Dubin concernant l'exploitation des appareils. Il s'agit d'étudier la meilleure façon de former nos inspecteurs de l'aviation civils dans des opérations de vol—et il semblerait qu'il puisse être plus rentable parfois de les entraîner sur des simulateurs de vol plutôt que de les former constamment sur des appareils en vol réel. Cette étude est en cours, mais il est tout à fait prématuré d'en discuter, ou même de prévoir quels seraient ses résultats.

M. Skelly: Il y a aussi eu une remarque intéressante au sujet de la flotte du ministère. Ce serait la seconde flotte d'appareils du Canada, se situant au second rang pour le nombre des accidents, soit 18, par rapport à la plus mauvaise performance pour le Canada de 26 accidents. On ne peut que se préoccuper donc des programmes de formation et choses de ce genre.

Seriez-vous disposé à faire des remarques sur les changements qui ont été apportés depuis les accidents qui se sont produits dans la flotte?

M. Pepin: Il s'agissait là d'une des plus importantes recommandations de Dubin, au volume II. Le juge Dubin regrettait en particulier que certaines vérifications qui se faisaient auparavant n'aient pas été effectuées ensuite. M. McLeish va vous dire que l'on y procède maintenant.

M. McLeish: En effet. M. Pepin a nommé un groupe d'experts de l'extérieur pour revoir la mise à jour, la formation et les opérations de vol avec notre Direction des services de vol. Ce groupe lui a soumis un rapport spécial, où il recommandait un certain nombre de changements à effectuer dans les opérations de vol du gouvernement dont le statut pourrait devenir équivalent à celui des opérations commerciales. Il s'agit à cet égard d'un nombre de procédures de formation très nombreux, de l'utilisation de manuels, de contrôle de la qualité et de l'entretien, et de dossiers mieux établis concernant la réparation des défauts des appareils. Tous ces processus sont mis en place, mais il faut trouver d'autres années-personnes pour appliquer un tel programme.

Pour ce qui est des considérations de sécurité immédiates issues des témoignages présentés devant le Juge Dubin, il n'y avait pas de questions particulières qui nécessitaient des correctifs. Il s'agissait principalement de l'organisation et des procédures afin de mettre en place un meilleur système de vérification.

En ce qui concerne le dossier des accidents, j'ai entendu quelques chiffres, semblables à ceux que vous avez cités, il y a environ deux mois. A ce moment-là, j'ai demandé qu'on vérifie les chiffres, et j'ai constaté que l'exploitation de notre Jetstar était effectivement supérieure à celle d'avions de type équiva-

[Texte]

commercial airlines. We have had a zero accident record per 100,000 hours of operation, so it is zero for any rate of flying, because we just have not had one, whereas for commercial aviation of equivalent types of aircraft the accident record is 0.42 accidents per 100,000 hours.

Mr. Skelly: The point is, is it across the entire fleet?

Mr. McLeish: With regard to the comparison with commercial fixed-wing airplanes, we also have a better record than there is on the commercial fleet. The same applies to helicopters.

I would like to submit the data to the committee, Mr. Chairman, so that all members of the committee will have these figures available. If they wish to challenge them and have more evidence put before them, I would be delighted to do so.

The Chairman: I am sure all members of the committee would appreciate that, Mr. McLeish, and we take you up on that offer. Thank you, sir. Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: May I have one question for clarification?

The Chairman: A very small one, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: It is an interesting thing that last year the budget for highway safety was something in the order of \$11 million. It has been cut in this year's figures. Is there a reason behind that, given the tremendous problem in terms of highway safety?

The Chairman: That is hardly a point of clarification. Perhaps we can have that answer submitted to the committee in writing.

Mr. Dinsdale, 10 minutes please.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman. The transport estimates lay down the principle that users of national transportation systems are treated equitably, yet the 10 per cent of the population which are most inequitably treated have no specific reference in the estimates, except the fact that last year was the international year of disabled persons.

I am going to ask some very specific questions. I am aware, of course, that VIA Rail has funds available for upgrading stations and equipment. There is no indication as to what percentage will be for access to the disabled, and there is no indication that one of the major bus services operated by Transport Canada, the Road Cruiser in Newfoundland, is going to be equipped with the type of lifts that would make it possible for the disabled in Newfoundland to use this bus service. Such equipment would be a very good example to other bus companies across Canada.

There is no indication that there is going to be urban transport assistance under UTAP, the Urban Transport Assistance Plan, in the area of greatest need, and that is the urban community. Also, in a discussion we had with some of

[Traduction]

lent dans les lignes commerciales. Notre dossier d'accidents est nul pour 100 milles heures d'opération, alors c'est zéro pour tout type de vol, parce qu'il n'y a pas eu un seul accident, alors que dans l'aviation commerciale, le dossier des accidents des avions du même type est de 0.42 accidents par 100 milles heures de vol.

M. Skelly: La question est de savoir si cela est vrai pour toute la flotte?

M. McLeish: Si on compare avec les avions commerciaux à voilure fixe, notre dossier est encore meilleur que celui de la flotte commerciale. La même chose s'applique aux hélicoptères.

J'aimerais transmettre les données au comité, monsieur le président, de sorte que tous les membres les aient à leur disposition. S'ils veulent en discuter et avoir plus de détails, je me ferai un plaisir de répondre à leurs questions.

Le président: Je suis sûr que tous les membres du comité aimeraient cela, monsieur McLeish, et nous allons accepter votre offre. Merci monsieur. Merci monsieur Skelly.

M. Skelly: Pourrais-je poser une autre question pour avoir un éclaircissement?

Le président: Une très petite question, monsieur Skelly.

M. Skelly: Il est curieux de voir que, l'an dernier, le budget consacré à la sécurité sur la route était de l'ordre d'environ 11 millions de dollars. Le budget a été réduit cette année. Y a-t-il une raison, compte tenu des problèmes épouvantables que pose la sécurité sur les routes?

Le président: Ce n'est pas vraiment un éclaircissement que vous demandez là. On pourrait peut-être demander qu'on réponde par écrit à cette question.

Monsieur Dinsdale, vous avez 10 minutes.

M. Dinsdale: Merci monsieur le président. Le budget des dépenses des transports établit le principe selon lequel les usagers des systèmes de transports nationaux sont traités équitablement, pourtant, le budget ne parle absolument pas des 10 p. 100 de la population qui ne sont pas vraiment traités équitablement, même si l'année dernière était l'année internationale des handicapés.

Je vais vous poser des questions très précises. Je sais évidemment que VIA Rail dispose de fonds pour améliorer les gares et l'équipement. On ne dit pas quel pourcentage sera consacré à l'amélioration de l'accès aux services des personnes handicapées, et on ne dit pas que l'un des principaux services d'autocars administré par Transport Canada, soit le service d'autocars de Terre-Neuve, va être équipé d'un genre d'élévateurs pour permettre aux handicapés de Terre-Neuve d'utiliser le service d'autocars. Pareil équipement serait un très bon exemple pour les autres compagnies d'autocars du Canada.

On ne dit pas qu'on va venir en aide au transport urbain en vertu du programme d'aide au transport urbain dans le secteur qui en a le plus besoin, soit la communauté urbaine. De plus, dans une discussion que nous avons eue avec certains hauts

[Text]

the officials the other day, there was an indication that the one unit in Transport Canada which has the responsibility for co-ordinating all the activities related to the implementation of the *Obstacles* report is having its budget decreased. There was an indication that specific information might be forthcoming; Mr. Giroux, I think, indicated that specific information might be forthcoming and clarification of these points that I have raised, and I wonder whether the minister has this information.

• 2150

Mr. Pepin: Well, very rapidly, you first started by saying that there is not a single budget for handicapped people with respect to transportation and that is, I think, quite true. If you want to compile the whole thing, you would have to go and select the \$2.2 million that CATA is spending on bringing equipment for handicapped people into the airports until the year 1983, and then you would have to take the \$5 million that VIA is spending on building ramps and preparing stations for the handicapped and that sort of thing. So you would have to put together 10 to 15 pre-occupations of the Department of Transport to get an idea of the amount of money which is spent on handicapped people.

Maybe that is not a bad idea. I have not seen it; does it exist? Do we have a compilation of the amounts of money being spent for handicapped people in the Department of Transport and all Crown corporations and so on?

The Chairman: I think I see Mr. Kroeger indicating that it is not available. Again, perhaps, it could be submitted to the committee.

Mr. Pepin: On the subject of the road cruiser, as you know, the CTC has had an inquiry, and you may not know it is there, but the recommendation is to Transport Canada to pay the whole of the adjustment that they have recommended by way of chairs, ramps and so on and so forth, in the operation of the road cruiser.

Mr. Dinsdale: That is going into operation now.

Mr. Pepin: Mr. Bélec, would you know?

Mr. Bélec: Are you talking about the road cruiser in Newfoundland?

Mr. Dinsdale: Yes.

Mr. Bélec: The demonstration project is just about to start and that would include the type of facilities the minister referred to.

Mr. Pepin: A decision, of course, has not been made yet; it is going before the proper provincial . . .

Mr. Bélec: No, that is right. It is a combination of Transport Canada, the CTC and the provinces.

Mr. Pepin: On the UTAP program, a good question indeed. As you know, the money is divided between the provinces on a per capita basis. Ontario, for example, finds, and quite justifiably, that there is not enough money to build the underpass

[Translation]

fonctionnaires l'autre jour, on a appris que le budget de l'un des services de transport Canada chargé de la coordination de toutes les activités relatives à l'exécution des recommandations du rapport «obstacles» avait été réduit. On a dit que l'on obtiendrait prochainement des renseignements précis; je pense que c'est M. Giroux qui a déclaré qu'on aurait de des informations précises et des éclaircissements sur les questions que je viens de soulever et je me demandais si le ministre n'avait rien à nous dire à ce sujet.

M. Pepin: Eh bien, très rapidement, vous avez commencé par dire qu'il n'y avait pas de poste budgétaire visant les handicapés en ce qui concerne le transport, et je pense que vous avez entièrement raison. Si vous voulez faire le calcul, vous devrez prendre les 2,2 millions de dollars que l'ACTA dépense en équipement pour faciliter l'accès des handicapés aux aéroports jusqu'en 1983, les 5 millions de dollars que VIA dépense pour l'aménagement de rampes et la modification des gares aux fins des handicapés et ainsi de suite. Alors, il faudrait réunir 10 à 15 activités du ministère des Transports pour avoir une idée du montant d'argent dépensé pour les handicapés.

Ce n'est peut-être pas une mauvaise idée. Je n'ai pas vu de calcul comme cela; est-ce que cela existe? Avons-nous une compilation des montants d'argent dépensé pour les handicapés au ministère des Transports et dans toutes les sociétés de la Couronne et ainsi de suite?

Le président: Je pense que je vois M. Kroeger indiquer que cela n'existe pas. Encore une fois, vous pourriez peut-être transmettre l'information au Comité.

M. Pepin: Pour ce qui est du service d'autocar, comme vous le savez, la CCT a fait une enquête, vous n'êtes peut-être pas au courant, mais on a recommandé que Transports Canada paie la totalité des coûts des modifications apportées aux fauteuils, aux rampes et ainsi de suite, et ainsi du service d'autocars.

M. Dinsdale: Cela va commencer maintenant?

M. Pepin: Mmonseigneur Bélec, le savez-vous?

M. Bélec: Parlez-vous du service d'autocars de Terre-Neuve?

M.Dinsdale: Oui.

M. Bélec: Le projet-pilote est sur le point de démarrer et comprendra le genre de services dont le ministre vient de parler.

M. Pepin: On n'a évidemment pas encore pris de décision; il faut en discuter avec les autorités provinciales . . .

M. Bélec: Non, c'est juste. C'est un programme qui fait intervenir Transports Canada, la CCT et les provinces.

M.Pepin: Votre question au sujet du programme d'aide au transport urbain est très bonne. Comme vous le savez, l'argent est réparti entre les provinces en fonction du nombre d'habitants. L'Ontario, par exemple, trouve, et à juste titre, qu'il n'y

[Texte]

and the overpasses and so on, that they need to build because of the amount of railways in Ontario.

In other provinces where there is not such a number of railway crossings, in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and Manitoba, I think some of the UTAP program, and Mr. Bélec will tell you more about it, has been used in that orientation. That is, to provide buses equipped for handicapped. Am I right?

Mr. Bélec: Right.

Mr. Pepin: You have the cases?

Mr. Bélec: Approximately \$12 million was used in the Atlantic provinces to purchase mostly small buses for the transportation of the handicapped.

Mr. Pepin: But the conclusion would be, how nice it would be if you had unlimited money.

Mr. Dinsdale: I believe there was an indication yesterday that there might be a statement on the specific programs.

Mr. Pepin: An official letter to Mr. Dinsdale to answer his question is in the drafting stage but needs consultation with administrations and the CTC.

An hon. Member: Touché.

Mr. Dinsdale: That letter will arrive through the post?

An hon. Member: Three months from now.

Mr. Pepin: We will make sure it is by special delivery.

Mr. Dinsdale: Send it by delivery, yes.

Mr. Pepin: I think as the general proposition. I think you have a bit of admiration for what the Department of Transport has done for the handicapped. I think we were, I thought, the first to create a council made up of handicapped people, to advise the minister on that subject.

Mr. Dinsdale: I just wanted reassurance.

The question I asked was: has the special committee that is implementing this had its budget cut back? I fail to understand it if that is the case.

Mr. Pepin: There is most often a reason for this sort of thing. It may be because the *Obstacles* exercise as such is coming to an end as an exercise of Parliament; that the budget allocated to that subject in my department is being phased down.

Mr. Dinsdale: It is just beginning, really, because you are in the implementation phase.

• 2155

Mr. Dinsdale: It is just beginning really because you are in the implementation stage.

[Traduction]

a pas suffisamment d'argent pour construire les voies en passages inférieurs et supérieurs et ainsi de suite dont elle a besoin à cause de la densité des chemins de fer en Ontario.

Dans d'autres provinces où il n'y a pas un si grand nombre de passages à niveau à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Manitoba, je pense qu'une partie du programme d'aide au transport urbain, et M. Bélec va vous donner plus de détails là-dessus, a été utilisée à cette fin, c'est-à-dire offrir des services d'autocars aux handicapés. Ai-je raison?

M. Bélec: C'est exact.

M. Pepin: Avez-vous les chiffres?

M. Bélec: On a utilisé environ 12 millions de dollars dans les provinces atlantiques pour acheter principalement de petits autobus pour le transport des handicapés.

M. Pepin: Mais la conclusion serait de se demander ce qu'il en serait si nous avions des fonds illimités.

M. Dinsdale: Je pense qu'on a dit hier qu'on ferait une déclaration sur les programmes particuliers.

M. Pepin: Une lettre officielle à M. Dinsdale pour répondre à sa question est en train d'être rédigée, mais il faut consulter les administrations et la CCT.

Une voix: Touché.

M. Dinsdale: Cette lettre va venir par la poste?

Une voix: Dans trois mois.

M. Pepin: Nous allons vous la faire parvenir par livraison spéciale.

M. Dinsdale: Envoyez-là par service de messagerie, oui.

M. Pepin: Je pense qu'en général vous avez un peu d'admiration pour ce que le ministère des Transports a fait pour les handicapés. Je pense que nous étions les premiers à créer un conseil composé d'handicapés pour conseiller le ministre sur ces questions.

M. Dinsdale: Je voulais simplement me rassurer.

La question que j'ai posée est: le budget du Comité spécial chargé de cette activité a-t-il été réduit? Si c'est le cas, je ne comprends pas très bien.

M. Pepin: La plupart du temps, il y a une raison pour ce genre de chose. C'est peut-être parce que le programme «Obstacles» tire à sa fin en tant que programme du Parlement; que le budget affecté à cette activité, dans mon ministère, est appelé à disparaître progressivement.

M. Dinsdale: Cela ne fait que commencer, vraiment, parce que vous en êtes maintenant à l'étape de la mise en oeuvre du programme.

M. Dinsdale: Tout ne fait que commencer, on en est encore à l'étape de la mise en application.

[Text]

Mr. Pepin: It may be that the item that you are referring to has to do specifically with the work to be done . . . for the work that problem produced under the name of the obstacle.

Mr. Dinsdale: I am not referring to the special parliamentary committee, it is the special committee within Transport Canada. It was referred to on 62:30 the other day. There is a unit in Transport Canada under the directorship of Miss Janice Tait which is responsible for co-ordinating all the activities related to the implementation of the report and also co-ordinating the work of the advisory committee that we were talking to you about. It is this special co-ordinating committee within Transport Canada which is having its wings trimmed a bit.

Mr. Pepin: I do not think this is pejorative by itself. It may be that they created a co-ordinating committee for the purpose of interfacing with the parliamentary committee and the parliamentary committee may not need that any more. So I just would like to add a P.S. to the letter we are going to send you, as per my indication, to give you an explanation of why. The deputy minister has one.

Mr. Dinsdale: Yes.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Chairman, I am not sure about the budgetary situation Mr. Dinsdale refers to, but I know that within the past month I have signed a circular in the department prolonging the existence of the special unit on transportation of the handicapped for an additional three years, based on a judgment that there is still quite a lot of work to be done and there had to be a central point of focus in the department for that.

Mr. Pepin: But there is an easier one still which was suggested to me by somebody else just now, that the money does not come from the budget specifically but is funded from lapses in the budget of surplus as a whole. Is that it? Leftovers. I knew there was some kind of explanation because the department is quite enthusiastic.

The Chairman: Could you repeat that, Mr. Pepin?

An hon. Member: The handicapped get funded by lapses?

Mr. Dinsdale: The crumbs that fall from the rich man's table.

An hon. Member: That is a very bad scenario.

The Chairman: Final question, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Well, I hope that the minister in his P.S. will correct the record. I think it was sort of a lapse on his part that he referred to the lapse of funds—if there was any lapse of funds it would be made available to the special unit within the Department of Transport. I do not think he meant to say that. If that is so, it is just the crumbs that fall from the rich man's table that are going to be assigned to the disabled.

[Translation]

M. Pepin: Il se pourrait que ce à quoi vous vous référez concerne précisément le travail qui reste à faire . . . c'est-à-dire tous les problèmes d'obstacles.

M. Dinsdale: Je ne fais pas allusion ici au comité parlementaire spécial, il s'agit d'un comité spécial à l'intérieur de Transports Canada. Il en a été question l'autre jour, au fascicule 62:30. Il y a donc une division à Transports Canada, sous la direction de M^{lle} Janice Tait, responsable de la coordination de toutes ces activités en rapport avec l'application du rapport, et coordonnant également le travail du comité consultatif dont nous vous avons parlé. C'est donc ce comité de coordination, à l'intérieur de Transports Canada, qui est en train de perdre quelques plumes.

M. Pepin: Je ne pense pas que ce soit mauvais en soi. Ils ont peut-être constitué un comité de coordination pour les contacts avec le comité parlementaire et que ce même comité n'en ait plus véritablement besoin. J'ajouterai donc un post scriptum à la lettre que nous allons vous envoyer, comme je l'ai demandé, afin de vous donner l'explication de la chose. Le sous-ministre en a une.

M. Dinsdale: Très bien.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur le président, je ne suis pas certain que la situation budgétaire corresponde à ce que M. Dinsdale en a dit, mais je sais qu'il y a un mois j'ai signé une circulaire au ministère pour prolonger de trois ans l'existence de cette division spéciale chargée des transports des handicapés, estimant qu'il y avait encore beaucoup à faire dans ce sens et que cela justifiait l'existence de ce service spécial au ministère.

M. Pepin: Il y a tout de même une solution plus pratique qui a été proposée il y a juste quelques instants, c'est-à-dire qu'au lieu de prélever les fonds sur le budget principal, on pourrait simplement récupérer des tranches de crédits non utilisés. Est-ce bien cela? Il s'agirait de ramasser les restes. Je me rappelle que la proposition avait été accueillie au ministère avec beaucoup d'enthousiasme, et que d'une certaine manière elle a sa raison d'être.

Le président: Pourriez-vous répéter cela, monsieur Pepin?

Une voix: Les handicapés seraient financés par des excédents venus d'ailleurs?

M. Dinsdale: C'est-à-dire les miettes des riches.

Une voix: C'est une très mauvaise proposition.

Le président: Dernière question, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: J'espère donc que ce post-scriptum du ministre pourra mettre les choses au point au procès-verbal. Je pense également que de la part du ministre il s'agit d'un malentendu, lorsqu'il parle de surplus ou d'excédent budgétaire—si telle était la situation, je pense que ces surplus seraient déjà mis à la disposition de la division spéciale du ministère des Transports. Mais dans ce cas, il ne s'agirait effectivement que de miettes qui seraient récupérées et destinées aux handicapés.

[Texte]

Mr. Pepin: I have changed my idea of a P.S. We will make it a separate note where we will try to put together, to the best of our knowledge, to the best of our ability, what is being allocated for disabled people from the different administrations of the department, and include CTC and VIA and other Crown corporations so that it will give you a good picture of the amounts of money allocated to handicapped people in the whole federal government effort.

Mr. Dinsdale: That would be appreciated.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale. Mr. Minister, in view of your last comment I think the record should show that P.S. means postscript, not parliamentary secretary.

Mr. McKenzie, 10 minutes, please.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to get some information from the minister with regard to a memorandum that is in effect in his department. It is 2080-1, francophone participation, Ontario region. This memorandum establishes special recruiting teams to go into all French-speaking high schools and community colleges in Ontario to hire candidates for employment in his department. They are to advertise in all French schools and universities in Ontario. I understand you are also trying to obtain francophones from Quebec to move into Ontario, to give them jobs in your department and other federal government departments. I have not received any complaints from employees of MOT and I have looked into it. I filed a complaint with the Canadian Human Rights Commission in regards to this directive and they recognized that it contravenes at least three sections of the Canadian Human Rights Act and they have it under investigation right now. They are going to be handing down or ruling sometime this fall.

• 2200

Just to give you an idea of what kind of problems this is causing in government departments, I have a letter from a senior civil servant writing to a deputy minister stating there are many rumours circulating that the hiring teams presently seeking examiners have been instructed to limit their search to francophones, particularly unilingual francophones, and it has been further alleged that academically qualified anglophones have been rejected. I guess that is where the discrimination comes in under the Canadian Human Rights Act. This letter went on to say the possibility that these rumours could be true appear to be supported by the apparent attempt to keep bilingual positions open to those francophones being hired, rather than offering these positions to bilingual examiners presently in unilingual English positions. The people in those positions were going to be dead-ended.

Such rumours have considerable impact on morale in departments and invite discredit, and such practices are also contrary to the merit system. Of course under this 2081

[Traduction]

M. Pepin: En ce qui concerne le post-scriptum, j'ai un peu changé d'idée. Je crois que nous rédigerons une note séparée où nous rassemblerons tous les renseignements dont nous disposons dans le meilleur des cas, concernant les allocations consacrées aux handicapés dans tous les services du ministère? en y incluant de plus CCT et VIA, et quelques autres sociétés de la couronne, afin que vous puissiez avoir une idée des sommes qui sont consacrées aux handicapés de la part de l'ensemble des services fédéraux.

M. Dinsdale: Voilà qui serait très apprécié.

Le président: Merci monsieur Dinsdale. Monsieur le ministre, et pour revenir à votre dernière remarque, je crois que le proces-verbal devrait faire remarquer que p.s. veut dire post-scriptum et non pas secrétaire parlementaire.

Monsieur McKenzie pour dix minutes.

M. McKenzie: Merci monsieur le président. J'aimerais que le ministre me donne quelques renseignements sur un mémo de son ministère, le numéro en est 2080-1, il s'agit de la participation des francophones en Ontario. D'après cette note, des équipes spéciales de recrutement vont dans les écoles et les collèges communautaires francophones de la province pour y engager des candidats à un emploi du ministère. On prévoit que la publicité doit en être faite dans toutes les écoles et universités francophones de l'Ontario. Si je ne me trompe, vous essayez également d'inciter les francophones du Québec à venir en Ontario, afin de pouvoir leur attribuer des postes dans votre ministère et également dans d'autres ministères du gouvernement fédéral. Je n'ai reçu aucune plainte émanant d'employés du ministère, mais j'ai étudié la question. J'ai déposé une plainte concernant cette directive auprès de la Commission canadienne des droits de la personne, et ils ont effectivement reconnu qu'il y avait au moins contradiction avec trois articles de la Loi canadienne sur les droits de la personne, et la question est à l'étude. Il y aura donc une décision qui sera prise vers l'automne.

Pour vous donner une idée des problèmes que cela cause dans certains ministères fédéraux, j'ai une lettre d'un fonctionnaire supérieur, faisant état auprès du sous-ministre de certains rumeurs disant que les équipes de recrutement qui cherchent à l'heure actuelle des examinateurs, ont reçu l'ordre de se limiter à des candidats francophones, et tout particulièrement unilingues, et l'on prétend même que des anglophones ayant toutes les références universitaires nécessaires auraient été refusés. Je suppose que ce type de discrimination relève de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Cette lettre explique également que les rumeurs pourraient être confirmées par le fait que l'on cherche apparemment à maintenir ouvert à ces francophones recrutés des postes bilingues, plutôt que de les offrir à des examinateurs effectivement bilingues, qui occupent en ce moment des postes anglais unilingues. Ces derniers se trouvent donc en quelque sorte barrés.

Ce type de rumeurs qui ont des répercussions non négligeables sur le moral des employés jette également le discrédit sur le ministère, et révèle par ailleurs l'existence de pratiques

[Text]

directive and so forth, the merit system no longer exists in the federal civil service or any of the Crown corporations or the military.

It is something I strongly object to, because I do not agree with promotion and hiring based on nationality. I believe that nationality should have absolutely nothing to do with a person being hired or promoted in the federal civil service. I would like to get your opinions on this and whether you are aware of the Canadian Human Rights Commission's investigation.

Also, you would help me greatly if you would answer Order Paper Question No. 4,072 which has been on the Order Paper since February 25. This is information I think should be made aware to the Canadian public because this has never been publicized or discussed in the House of Commons or discussed in committee. It is strictly a government directive and I feel that the Canadian population are entitled to complete information on these specialized hiring practices for one nationality. I wonder if you could give me an opinion and let me know if you have done any investigation into whether this document contravenes any sections of the Canadian Human Rights Act in your opinion.

Mr. Pepin: Mr. Kroeger will attempt to answer that one.

Mr. McKenzie: Mr. Minister, you are not going to answer this question.

Mr. Pepin: No. Mr. Kroeger is more familiar with the rules and regulations with respect to employment of French-speaking people, francophones, employment of handicapped people, efforts to recruit women and that sort of thing. It is an administrative problem, so I thought he should be given first choice at it.

Mr. McKenzie: I would like to hear from you because it is government policy. All the gentleman beside you is doing is carrying out government policy. If your department is under investigation by the Canadian Human Rights Commission, I thought you would be interested in that and be taking an interest in it and would be launching your own investigation. I am interested in a ministerial comment, not your officials.

Mr. Pepin: I believe the country should be served in the two languages. It is awfully useful to have francophones when you want to serve the French-speaking population. The way it is presented, the way the recruiting is done is an administrative problem, so I was going to let my deputy minister explain how it is done.

On the objective itself, I do not mean to make a speech.

Mr. McKenzie: Well, we will hear from the gentleman, but I would certainly like to hear from you because it is government policy, not civil service policy.

The Chairman: Mr. Kroeger.

[Translation]

contraires à la promotion par le mérite. Il est évident que cette directive 2080-1 contribuerait à abolir le système de la promotion au mérite dans les services fédéraux et dans les sociétés de la Couronne ou même à l'armée.

Voilà une pratique à laquelle je m'oppose fermement, je ne peux accepter que la promotion se fasse en fonction de critères de nationalité, ni même le recrutement. Je pense que cette question de la nationalité ne devrait jouer aucun rôle quant à la façon dont les personnes sont recrutées ou promues dans la Fonction publique fédérale. J'aimerais là-dessus avoir votre avis, et savoir si vous êtes au courant de l'enquête menée par la Commission des droits de la personne.

Vous m'obligeriez également en répondant à la question du feuillet n° 4,072, qui s'y trouve depuis le 25 février. C'est un renseignement qui devrait être public, étant donné qu'il n'a jamais été discuté à la Chambre des communes ni en comité. Puisqu'il s'agit d'une directive purement gouvernementale, je pense que la population canadienne a le droit d'avoir toute l'information sur les pratiques de recrutement sur des critères de nationalité. J'aimerais vous entendre là-dessus, donc, et savoir si vous avez vous-même cherché à savoir si cette pratique est en contradiction avec certains articles de la Loi sur les droits de la personne.

M. Pepin: Je pense que M. Kroeger va vous répondre.

M. McKenzie: Monsieur le ministre, vous ne voulez donc pas répondre à la question.

M. Pepin: Non. M. Kroeger connaît mieux les règlements concernant l'emploi réservé aux francophones, aux handicapés, et aux femmes. C'est un problème d'administration, et je pense que M. Kroeger a donc ici la priorité.

M. McKenzie: C'est vous que j'aurais aimé entendre là-dessus, puisqu'il s'agit d'une décision politique du gouvernement. Ce monsieur à vos côtés ne fait qu'exécuter. Si votre ministère est soumis à une enquête de la Commission canadienne des droits de la personne, je pense que la question devrait vous intéresser et vous inciter à faire vos recherches. Ce qui m'intéresse, c'est une réponse du ministre et non pas de ses fonctionnaires.

M. Pepin: Je pense que les services publics devraient se faire dans les deux langues. Il est très utile d'avoir des francophones lorsque vous vous adressez à une population qui parle français. La façon dont on recrute, la façon dont la chose est formulée, est un problème d'administration, voilà pourquoi je voulais laisser mon sous-ministre vous l'expliquer.

Sur le principe même, je ne ferai pas de grands discours.

M. McKenzie: Très bien, nous allons donc écouter ce monsieur, mais c'est tout de même vous que j'aurais aimé entendre, puisqu'il s'agit d'une décision politique du gouvernement, et non pas de son administration.

Le président: Monsieur Kroeger.

[Texte]

Mr. Kroeger: Hiring of staff is not based on national origin or language or region. It is based on merit. If you adopt a business-as-usual approach, and make no particular effort and when you come to fill a position in which your applicants are going to be white, Anglo-Saxon, male, able-bodied Protestants . . .

• 2205

Now, if you are in fact going to be able to select people on the basis of merit and still get some sort of equitable representation from groups such as women, the disabled, blacks, francophones, or any particular group which tends to be under-represented, then you have to make some kind of special effort to identify candidates who in fact are well enough qualified and who, on a straight merit-based competition, can win a position. So you have to try a little harder; you have to look a little further in order to find people who can enter these competitions. It can be done.

In a department such as Transport, an old department of government—big, technically oriented, heavily decentralized—departments such as these tend to be dominated by English-speaking staff. They tend to have fairly severe problems of under-representation of French-speaking staff—to the point that even the francophones you have cannot work in their own language because there are not enough of them.

Whereas, if you can get your francophone representation up to a reasonable level, then in fact there is a certain kind of critical mass you reach which then permits francophones to work quite a lot more in their language, as anglophones have always been able to do in Ottawa.

That is the logic of this program. We have special co-ordinators in our regions whose job is to find well-qualified natives, women, francophones, and disabled people who can compete on their own merits for positions in the Department of Transport. There are mechanisms of redress under the Public Service Employment Act for any employee who feels he did not get a job because of improper procedures or what could be called reverse discrimination.

With regard to the Canadian Human Rights Commission, the only knowledge I have of their conclusions on this subject is a letter I had from the commissioner concerning a complaint from, I think, two of our employees. The commissioner rejected the complaints and found that the department's practice was in keeping with the Canadian Human Rights Act.

Mr. McKenzie: Yes. They are not going to be handing down a ruling until the fall. As I am the one who filed the complaint, if they had reached a final decision, I would have been the first to hear. I have not heard anything, and I have been informed by the Canadian Human Rights Commission they will be handing down a decision in the fall. I will have to check into that—as to whether they have handed down a ruling to you without notifying me. As you mentioned about—

The Chairman: Mr. McKenzie, just to keep the record straight, I am informed Mr. Kroeger said that he received a

[Traduction]

M. Kroeger: Le recrutement du personnel ne se fait pas sur des critères de nationalité, de langue ni de région mais au mérite. La façon usuelle, expéditive de régler le problème, vous donnera nécessairement des candidats qui seront blancs, anglo-saxons, mâles, parfaitement constitués et protestants . . .

Si l'on parvient à sélectionner des candidats en se basant sur le mérite et à instaurer une représentation équitable parmi les femmes, les handicapés, les Noirs, les francophones ou tout groupe mal représenté, alors il faut s'attacher à trouver des candidats suffisamment qualifiés et qui puissent obtenir un poste lors d'un concours basé essentiellement sur le mérite. Il faut donc se montrer plus sélectif dans le choix des candidats qui s'inscriront à ces concours mais cela peut se faire.

Dans un ministère aussi ancien que celui des Transports qui comprend un vaste effectif et est chargé de questions techniques et qui est fortement décentralisé, on constate que les anglophones soient majoritaires. Le personnel francophone est extrêmement mal représenté au point que même les francophones ne parviennent pas à travailler dans leur propre langue car on n'en trouve pas suffisamment.

Par contre, si l'on peut recruter un nombre raisonnable de francophones, on leur permettra ainsi de travailler davantage dans leur propre langue, comme les anglophones ont toujours pu le faire à Ottawa.

Voilà à quoi vise ce programme. Nous avons, dans nos régions, des coordinateurs chargés de recruter des autochtones suffisamment qualifiés, des femmes, des francophones et des handicapés qui peuvent s'inscrire à des concours pour entrer au ministère des Transports. La Loi sur l'emploi dans la Fonction publique prévoit des recours pour les employés qui estiment ne pas avoir pu obtenir un poste et avoir fait l'objet de discrimination dans le sens où ils seraient moins favorisés que certains groupes mal représentés.

Pour ce qui est de la Commission canadienne des droits de la personne et des conclusions auxquelles elle a abouti, j'ai reçu une lettre du commissaire concernant une plainte émanant de deux de nos employés. Celui-ci a rejeté la plainte car il avait estimé que les mesures adoptées par le ministère étaient conformes à la Loi canadienne sur les droits de la personne.

M. McKenzie: Oui. La Commission ne va pas se prononcer avant l'automne. C'est moi qui ai porté plainte; aussi j'aurais été le premier avisé si la Commission avait rendu une décision définitive. Or, je n'en ai pas eu vent et on m'a avisé que la Commission se prononcerait en automne. Je devrais voir s'ils vous ont averti de leur décision sans m'en aviser. A propos . . .

Le président: Monsieur McKenzie, pour que les choses soient bien claires, on me dit que M. Kroeger a reçu une lettre

[Text]

letter from the Canadian Human Rights Commission as a result of a complaint that was filed by two employees of the department, not the one filed by you.

An hon. Member: It is not the same one.

Mr. McKenzie: If it is not the same, I am sorry.

Mr. Kroeger: It was the type of complaint, but it was not Mr. McKenzie's complaint.

Mr. McKenzie: Yes, I see. Could you tell me how many recruitment teams you have in force in provinces other than Ontario and Quebec, and how many recruitment teams you have out recruiting Indians and the handicapped and others that you mentioned?

Mr. Nowlan: Women and blacks and disabled.

Mr. McKenzie: Women and blacks; or do you just have—

An hon. Member: I know we have 30 handicapped—

Mr. McKenzie: The directive just talks about French-speaking high schools; it does not talk about bilingual high schools or other high schools in Manitoba or British Columbia. It is mostly in Ontario, and apparently there is some work going on in Quebec. So that is discriminatory in itself, that there are recruiting teams working in just one or two provinces. Do you plan to expand into other provinces to recruit all the others you have mentioned and I have mentioned?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am not sure about the numbers of special recruitment teams that may be at work. There are, I think, now special employment co-ordinators in all of the regions. These are permanent employees on the staffs of our regional offices. Francophone representation is a special problem in the Department of Transport in certain groups. Last summer, departmental management identified a series of actions that could be taken in order to identify well-qualified francophones who could compete for departmental positions, and who could be encouraged to apply. This included increased liaison with French-speaking educational institutions. It included, for example, encouraging employees to transfer from the Quebec region which tends to be French-speaking, the region of their language of work. In the regional offices the staff is predominantly French-speaking. People who are already in the federal public service find it somewhat easier to make the transition to Ottawa than to recruit a young francophone straight out of Quebec, used to working in French, and bring him to the environment of Ottawa where English tends to predominate in many departments. There are other measures of that kind that were taken, all of them intended to bring up our fairly seriously deficient levels of francophone representation in certain occupational categories.

[Translation]

de la Commission suite à une plainte faite par deux des employés du ministère et cela ne concerne pas la vôtre.

Une voix: Ce n'est pas la même.

M. McKenzie: S'il ne s'agit pas de la même, excusez-moi.

M. Kroeger: Il s'agit du même genre de plainte, mais ce n'est pas celle qui a été présentée par M. McKenzie.

M. McKenzie: Oui, je vois. Pourriez-vous nous dire combien d'équipes de recrutement vous avez en dehors de l'Ontario et du Québec et combien vous en avez qui recrutent des Indiens, des handicapés et d'autres représentants de groupes minoritaires?

M. Nowlan: Les femmes, les Noirs et les handicapés.

M. McKenzie: Les femmes et les Noirs ou avez-vous simplement...

Une voix: Je sais que 30 handicapés travaillent pour nous...

M. McKenzie: La directive ne porte que sur les écoles secondaires francophones et ne fait aucune allusion aux écoles secondaires bilingues ou à d'autres écoles secondaires au Manitoba ou en Colombie-Britannique. Il s'agit principalement de l'Ontario et apparemment il y a une certaine activité au Québec. Le fait que l'on ne dispose d'équipes de recrutement dans une ou deux provinces seulement constitue une discrimination en soi. Avez-vous l'intention d'aller voir dans les autres provinces si vous pouvez recruter des candidats parmi tous les autres groupes que vous et moi avons mentionnés?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je ne sais pas exactement combien d'équipes spéciales travaillent au recrutement. Il existe je crois des coordinateurs chargés des questions d'emploi dans toutes les régions et il s'agit d'employés permanents de nos bureaux régionaux. Dans certaines catégories, la représentation francophone constitue un problème particulier au sein du ministère des Transports. L'été dernier, la direction a défini un train de mesures à adopter qui nous permettrait de recruter des francophones bien qualifiés qui pourraient se présenter à des concours en vue d'obtenir des postes et que l'on pourrait inciter à s'inscrire. Il s'agit d'établir des contacts plus nombreux avec les établissements d'enseignement francophone. D'encourager par exemple les employés à demander une mutation à l'extérieur du Québec, région francophone, où ils travaillent dans leur langue. Le personnel des bureaux régionaux est en majorité francophone. Ceux qui travaillent déjà dans la Fonction publique fédérale trouvent qu'il est plus facile d'effectuer la transition à Ottawa plutôt que de recruter un jeune francophone directement à partir du Québec où il serait habitué à travailler en français et à l'amener à Ottawa où l'anglais est la langue principalement utilisée dans nombre de ministères. Nous avons adopté d'autres mesures de ce genre qui visent toutes à accroître la représentation francophone qui laisse beaucoup à désirer, dans certaines catégories professionnelles.

[Texte]

• 2210

Mr. Pepin: You will probably find some things like that, too, if you want to continue your inquiry. In the Public Service Commission itself some of the disabled people have been hired; I know some have been hired through the Public Service Commission. Mr. Dinsdale probably knows that.

The Chairman: That is your time, Mr. McKenzie.

Mr. Nowlan: Just on that point, Mr. Chairman, I appreciate the sensitivity of this, and Mr. McKenzie does too, but I was interested and frankly surprised at Mr. Kroeger's answer to one of Mr. McKenzie's questions. Okay. Merit, we all understand, is qualified. You gave five qualifiers, women, disabled, blacks, francophones and Indians. As I understand it, part of the thrust... I did not intend to get into this, but quite frankly I think it is very legitimate to get into it on estimates and anywhere else. If you have a special recruiting francophone group to redress previous imbalances, which we will all admit, do you have a special recruiting group for women, for the disabled, for blacks and for Indians? If not, why not? If you are really redressing the imbalance that was produced by the history of the land as it was basically at that particular time, whenever that time was, and in Mr. Kroeger's words, male, Anglo-Saxon, Protestant whites... I mean, this is one of the reasons why once you get out of Ottawa the public who pay the taxes are getting very fed up with the myopia and the incestuous, introverted atmosphere that infects this place.

I do not carry any brief for the anglophones, the Anglo-Saxons, the whites, the blacks, the Indians, the francophones or whatever. But surely, Mr. Chairman, if we are going to be consistent... It may not just be in the Department of Transport, and I do not think it is so therefore I am not just zeroing in in the Department of Transport, but as a member of the Canadian Parliament and a taxpayer, as all of us are, let us not beat around the bush. Do you have special recruiting teams out there to get unilingual Canadians to fill positions which because of our history went unfilled, or are you doing it to redress imbalances because of minority situations?

Quite frankly, René Lévesque should be happy tonight because if I were a francophone unilingual Canadian, I do not know if I would want to be equated with the minority groups you just related. I should not say that, but I do because I feel it and believe it.

How many provinces have these special recruiting teams?

• 2215

The Chairman: That is the final question. Mr. Minister, or Mr. Kroeger.

[Traduction]

M. Pepin: Si vous poursuivez votre enquête, vous vous apercevrez que bon nombre de mesures de ce genre ont été adoptées. La Commission de la Fonction publique a recruté, elle-même, quelques handicapés et M. Dinsdale le sait probablement.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur McKenzie.

M. Nowlan: Monsieur le président, je sais qu'il s'agit d'une question délicate, et M. McKenzie le sait aussi, mais franchement, j'ai été étonné par l'une des réponses faite par M. Kroeger aux questions de M. McKenzie. D'accord, on a parlé du principe du mérite, et nous savons tous qu'il faut tenir compte de cinq catégories: les femmes, les handicapés, les noirs, les francophones et les Indiens. Je n'avais pas l'intention d'aborder ce problème, mais franchement, je crois qu'il vaut la peine de l'approfondir quand on étudie le budget. Si vous recrutez tout particulièrement parmi les francophones qui avaient été lésés auparavant, nous sommes tous prêts à le reconnaître, en faites-vous autant pour les femmes, les handicapés, les noirs et les Indiens? Dans la négative, pourquoi? Vous cherchez donc à corriger un déséquilibre dans la représentation qui a une origine historique et pour reprendre les propos de M. Kroeger, notre société avantageait, les hommes, les anglosaxons, et les blancs protestants... les contribuables qui vivent à l'extérieur d'Ottawa en ont par-dessus la tête des idées étroites et des rapports «incestueux» et nombrilistes qui règnent dans cette ville.

Je ne me fais pas l'avocat des anglophones, des anglosaxons, des blancs, des noirs, des Indiens, des francophones, etc. Mais assurément, monsieur le président, si nous voulons nous montrer cohérents... le problème ne se limite pas au ministère des Transports, voilà pourquoi je ne m'y attache pas plus particulièrement qu'à d'autres. Toutefois, en tant que député et contribuable, comme nous tous, je préférerais que l'on ne tourne pas autour du pot. Je vous pose la question franchement: avez-vous mis sur pied des équipes spéciales de recrutement pour engager des Canadiens unilingues appelés à occuper des postes auxquels ils n'avaient pas accès, à cause de toute notre histoire, ou cherchez-vous avant tout à assurer une meilleure représentation des minorités et à corriger les déséquilibres?

Franchement, René Lévesque devrait être très heureux ce soir, car si j'étais francophone unilingue canadien, je ne voudrais certainement pas que l'on m'associe aux groupes minoritaires que vous venez de mentionner. Je sais que je ne devrais pas le dire, mais je ne m'en cache pas, car c'est vraiment ce que je crois.

Combien de provinces disposent de ce genre d'équipes spéciales de recrutement?

Le président: C'est la dernière question. Monsieur le ministre, monsieur Kroeger, comme vous voulez.

[Text]

Mr. Kroeger: I think one can use an affirmative action program for any group that is under represented. And, there is nothing particularly slighting about the fact that a group is recognized to be under-represented in some department or in some occupational category.

You do not have to use the same technique for every kind of group. For example, in order to increase your intake of natives, one of the things that you have to do is eliminate from job descriptions a lot of things that sound reasonable enough if you are talking about the mainstream of the population but which, in fact, in respect of a native person, can constitute an artificial barrier. They really do not have that much to do with the job. But, if you leave words in there, then quite often the native person is disqualified because he does not meet some formal qualification which is not that important. So, with natives, that is one of the ways that you can go about it.

We have pools of person-years in the department, 50 or 60 person-years—special recruitment pools—that are used for these various under-represented groups. And, in effect, what a manager can do is apply to that pool, get a certain number of person-years allocated to him which he will use to hire from under-represented groups of whatever character. Those people are then absorbed into the permanent staff of the department and the person-year reverts back to the pool. That is another technique which you can use.

There are—

Mr. Nowlan: Just a minute, do you not think that . . . I can understand those different methods you use but do you not think there should be some reality? Why not say that merit is really no longer the guide and that you are trying to help correct the imbalances of history. That is part of the hypocrisy which makes the public sick of the political process, in my opinion. I do not think this is a matter of principle at all.

Mr. Kroeger: We are answering specific questions. We are not interested in philosophical descriptions. But, when it comes to affirmative action, you make the extra effort to find the qualified candidate who can hold the job on his or her own merit.

Mr. Nowlan: Listen, there was a character called Barikci down in Stanford University who did the reverse affirmative action program. And Dr. Kroeger, Mr. Kroeger—and if you have an honorary degree from Alberta from whence you came; again you are bilingual and I give you full credit for it—you know about the Barikci case that upset all the affirmative action programs. My question, which was a little different than my friend Mr. McKenzie's question . . . Let us start to face the reality, and if merit is merit, then have it as merit. But let us not say we have so many affirmative action programs that the whole merit principle is scuttled which, frankly, is what most of the public service feel today—rightly or wrongly. And, most of them feel that without being bigots.

[Translation]

M. Kroeger: Je pense que l'on peut utiliser ce type de programme d'action positive à chaque fois qu'un groupe est sous-représenté. Il n'y a par ailleurs rien de particulièrement choquant au fait qu'un groupe puisse être sous-représenté dans tel ou tel ministère ou secteur professionnel.

Vous ne recourez pas aux mêmes techniques dans tous les cas. Par exemple, pour accroître le recrutement d'autochtones, une des choses à faire est d'éliminer de certaines descriptions de fonctions certains éléments qui sont raisonnables lorsqu'ils s'appliquent à la population standard, mais qui lorsqu'il s'agit d'un autochtone peuvent constituer un obstacle inutile ou artificiel. Il s'agit souvent d'éléments qui n'ont pas de rapport particulier avec le travail lui-même. Mais si vous laissez ces points de la description de fonctions, l'autochtone se verra refuser parce qu'il ne présente pas certaines aptitudes qui ne sont peut-être pas si importantes que cela. Voilà donc une façon de procéder possible lorsqu'il s'agit des autochtones.

Nous réservons par ailleurs un certain contingent d'années-personnes, 50 à 60, à des fins spéciales de recrutement dans ces groupes sous-représentés. Le responsable du recrutement pourra donc y avoir recours, recruter des éléments dans ces groupes sous-représentés, qui sont ensuite donc absorbés dans le personnel permanent du ministère, tandis que les unités d'années-personnes émargent au contingent spécial. Voilà donc une autre technique possible.

Il y a . . .

M. Nowlan: Un instant, ne pensez-vous pas . . . je comprends très bien la façon dont ces différentes méthodes peuvent être utilisées, mais ne pensez-vous pas qu'il devrait y avoir là un retour au réalisme? Pourquoi ne pas simplement dire que l'aptitude, le mérite, ne sont plus les critères mais que l'on cherche à corriger certaines injustices de l'histoire. On aboutit sinon à une hypocrisie qui nuit beaucoup à l'image de nos politiques auprès du public, à mon avis du moins. Cela n'est pas simplement une question de principe.

M. Kroeger: Nous pouvons répondre à des questions précises. Mais nous ne sommes pas intéressés par les arguments philosophiques. Mais lorsqu'il s'agit d'action positive, on fait un effort tout spécial pour trouver un candidat dont la qualification répond précisément à la description du poste.

M. Nowlan: Ecoutez, il y a l'exemple de ce M. Barikci de l'Université Stanford, qui infirme cette notion d'action positive. Docteur Kroeger, ou monsieur Kroeger—vous avez un diplôme honorifique de l'Alberta, d'où vous venez; vous êtes bilingue, et je vous fais confiance—vous avez certainement eu connaissance de ce cas, qui va à l'encontre de toute notion d'action positive. Ma question, qui était un peu différente de celle de mon collègue M. McKenzie . . . regardons les choses en face, et si mérite et aptitude il y a, nous devons nous y conformer. Mais arrêtons de parler de programme d'action positive, alors que tout le principe des compétences est remis en question, comme le sentent tous les fonctionnaires en ce moment—à tort ou à raison. Je crois que certains d'entre eux ont ce sentiment sans être particulièrement chauvins.

[Texte]

Mr. Deniger: That is bullshit.

Mr. Nowlan: You say it is bullshit, but it is not bullshit.

The Chairman: All right. I have been anticipating this and I do not think that we can resolve the problem here tonight. But Mr. Nowlan has put the question and I will give either the minister or the deputy an opportunity to answer.

Mr. Pepin: I have given, in my view, a very good account of the way it is done. The question is: How can you have handicapped people; how you can have—

Mr. Nowlan: Agreed.

Mr. Pepin: —proper—

Mr. Nowlan: Agreed, but do not say it is merit.

Mr. Pepin: —French-Canadian personnel to fill up the requirements of the bilingual act and so on—

Mr. Nowlan: Agreed.

Mr. Pepin: —if you do not go out and recruit them? Because it is pretty clear—and it has been clear to me for a great number of years, as Mr. Kroeger said—that unless that effort is made things will not happen. So the choice you have to make tonight—one you have to make every day—is, if you want proper representation of French-speaking people; the proper—

Mr. Nowlan: But do not kid me that it is merit.

The Chairman: Order, order, now.

Mr. Nowlan: Merit is merit.

Mr. Deniger: Do you think you can get a job in the public service if you are a francophone and you do not have merit?

• 2220

Mr. Nowlan: If you have a percentage point for lack of a limb, or lack of a tongue, yes, because it is merit.

Mr. Deniger: So you are going to be disqualified because you do not have everything. It makes no sense—you are back in the 1940s, Pat—I am surprised at you.

Mind you, the only silver thread I see tonight, Mr. Minister, is that you can increase the tolls on Champlain Bridge; as long as Dan McKenzie is on the other side, a majority will go up every day.

Mr. McKenzie: Will see that those questions are answered?

Did they have to recruit you? Could you not find a job on your own?

The Chairman: Mr. McKenzie, order, order, please. Order, please.

Mr. McKenzie: You are a francophone, do you mean that francophones cannot find jobs on their own?

[Traduction]

M. Deniger: Tout ça c'est du vent.

M. Nowlan: C'est ce que vous dites, mais je ne suis pas d'accord.

Le président: Très bien. Je savais que cela allait arriver, et nous ne pouvons résoudre le problème ici ce soir. Mais M. Nowlan a posé une question et je donnerai donc au ministre, ou à son sous-ministre, la possibilité d'y répondre.

M. Pepin: Je pense avoir décrit de façon satisfaisante le processus. La question est celle-ci: comment pouvez-vous engager des handicapés; comment faire pour . . .

M. Nowlan: D'accord.

M. Pepin: . . . avoir . . .

M. Nowlan: C'est d'accord, mais ne nous parlez pas de compétence.

M. Pepin: . . . du personnel franco-canadien qui satisfasse aux exigences de la Loi sur le bilinguisme, etc . . .

M. Nowlan: On est d'accord.

M. Pepin: . . . si vous n'allez pas les chercher et ne recrutez pas? Étant donné que les choses sont très claires pour moi—voilà pas mal de temps d'ailleurs, comme l'a dit M. Kroeger—rien ne changera si l'on ne fait pas d'efforts particuliers dans ce sens. Le choix qui se pose à vous ce soir—un choix que vous faites tous les jours—est celui-ci: si vous voulez une représentation correcte de la population francophone, une représentation . . .

M. Nowlan: Mais alors arrêtez de me parler de mérite et de compétence.

Le président: A l'ordre! A l'Ordre!

M. Nowlan: Les compétences sont les compétences.

M. Deniger: Pensez-vous que l'on puisse être recruté dans la fonction publique si l'on est francophone sans aucune compétence?

M. Nowlan: Si vous avez un pourcentage, oui, car c'est basé sur le mérite.

M. Deniger: Alors, on ne va pas être mis hors de jeu parce qu'il vous manque quelque chose. Cela n'a pas de sens; c'est un retour aux années 40, Pat—tu me surprends.

Le seul bon point, monsieur le ministre, que vous avez soulevé ce soir, c'est que vous pouvez augmenter le péage du pont Champlain. Tant que Dan McKenzie reste de l'autre côté, la majorité augmentera chaque jour.

M. McKenzie: Voulez-vous répondre à ces questions?

Est-ce qu'on a dû vous recruter? Ne pouvez-vous pas trouver un emploi vous-même?

Le président: Monsieur McKenzie, à l'ordre. À l'ordre s'il vous plaît.

M. McKenzie: Vous êtes francophone, voulez-vous dire que les francophones ne peuvent pas trouver d'emplois tout seuls?

[Text]

The Chairman: Order, please. Mr. Deniger, I would ask you to withdraw one unparliamentary word you used a few minutes ago, so it is not on our record, please.

Mr. Deniger: Okay. I will withdraw bullshit and I will replace it with *foutaise*.

Mr. Nowlan: I will say *chou-chou* to him. He is a nice person, but his cabbage has gone to his head.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, the minister, I think, dropped my name into this discussion earlier.

An hon. Member: Are we going to get around to that?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: No, Mr. Dinsdale is on a point of order.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, with respect to the appointment of the disabled, I attended a briefing session the other day, sponsored by the President of the Treasury Board, on this whole problem of affirmative action. It was my impression that we have not really got going on affirmative action yet. It is still in the experimental stage; it is a Treasury Board operation, there is a special person assigned to it.

I was interested to hear Dr. Kroeger say that it is functioning in all these areas of concern. That is new information for me. Is that true? Or is it still in the experimental stage, as the President of the Treasury Board indicated just a week ago?

Mr. Pepin: In the handicapped people, my information is that we have 30 handicapped people in the Department of Transport, and—

Mr. Nowlan: You should have had 3,000.

Mr. Pepin: —they were recruited in the past year, says Mr. Kroeger, showing an effort at affirmative action in terms of finding a still inadequate, but better, representation for handicapped people. If you go into the department they are quite visible—you see them.

The Chairman: Dr. Kroeger, did you wish to elaborate?

Mr. Kroeger: I do not know which program the President of the Treasury Board might have been referring to, but of course affirmative action programs in the federal government have existed, in one form or another, for a number of years, whether in the Department of Indian Affairs, or special recruitment programs for women. The person-year pools to which I referred, for example, have existed in the Department of Transport, I suppose, for six or seven years. They work pretty well. We have found them a fairly good technique for increasing the intake of certain of these groups.

I am not quite sure what Mr. Johnston might have been referring to when he said it was just getting under way. I think he probably was referring to a rather specific set of measures.

The Chairman: I think, on that note—

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Deniger, je vous demande de retirer les paroles que vous avez employées il y a quelques minutes, qu'elles ne figurent pas dans les témoignages.

M. Deniger: D'accord. Je retire le mot *bullshit* et le remplace avec *foutaise*.

M. Nowlan: Je lui dirais bou-bou. Il est bien gentil mais il travail un peu du chapeau.

M. Dinsdale: Monsieur le président, le ministre a mentionné mon nom un peu plus tôt.

Une voix: Allons-nous parler de cela?

M. Benjamin: Non.

Le président: Non, M. Dinsdale invoque le Règlement.

M. Dinsdale: Monsieur le président, en ce qui concerne l'engagement d'handicapés, j'ai assisté l'autre jour à une séance sous les auspices du président du Conseil du Trésor, sur la question de l'action positive. J'ai eu l'impression que nous ne sommes pas vraiment lancés dans l'action positive. Il ne s'agit encore que d'une expérience dont s'occupe le Conseil du Trésor; une personne particulière en a la responsabilité.

J'ai trouvé intéressant d'entendre M. Kroeger dire que cette expérience couvre tous ces domaines. C'est nouveau pour moi. Est-ce vrai? Ou est-ce qu'on en est encore à l'étape d'expérience comme l'a dit le président du Conseil du Trésor il y a une semaine?

M. Pepin: Pour les handicapés, on a 30 handicapés au ministère des Transports et...

M. Nowlan: Vous devriez en avoir 3,000.

M. Pepin: ...ils ont été recrutés l'année passée, pour essayer d'avoir un plus grand pourcentage d'handicapés au ministère, comme l'a dit M. Kroeger. Mais si vous venez au ministère, vous en verrez.

Le président: Monsieur Kroeger, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Kroeger: Je ne sais pas à quel programme le président du Conseil du Trésor se référerait, mais ces programmes d'action positive existent au fédéral depuis des années, que ce soit au ministère des Affaires indiennes ou dans des programmes spéciaux de recrutement des femmes. Cette réserve d'années-personnes dont j'ai parlé, existe au ministère des Transports depuis six ou sept ans, je pense. Cela marche assez bien, et c'est une assez bonne technique pour augmenter le pourcentage de ces groupes.

Je ne sais pas à quoi M. Johnston faisait allusion quand il disait que le programme commençait tout juste. Je pense qu'il voulait parler de certaines mesures précises.

Le président: Je pense, sur cela...

[Texte]

Mr. Dinsdale: I will send the working paper that we received for the information of Dr. Kroeger; he does not seem to be familiar with it—which amazes me.

The Chairman: Mr. Corbin, on a point of order.

M. Corbin: Monsieur le président, je ne voudrais pas que mon silence, après les commentaires, peut-être à son point de vue légitime, du député McKenzie, soit interprété comme de l'indifférence de ma part vis-à-vis certains aspects du problème qu'il a soulevés. J'ose croire cependant que si ces gens-là, de l'autre côté de la table, étaient sérieusement et intelligemment intéressés au problème de l'application de la Loi sur les langues officielles au pays, comme M. Kroeger l'est sûrement puisqu'il a comparu devant le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur les langues officielles, Comité qui, je vous le rappelle, est coprésidé par le sénateur L. Murray... Si ces gens-là, dis-je, étaient vraiment intéressés, ils ont eu l'occasion à de très nombreuses reprises au cours de l'année, de venir témoigner devant le Comité. Les questions qu'ils soulèvent ce soir, dans un contexte pour le moins que l'on puisse dire, douteux, sinon par sa qualité... enfin je ne peux pas imputer de motif ou d'intention mais... cela me laisse songeur. Et ce Comité doit justement présenter très bientôt un rapport qui, je l'espère, aura recueilli un consensus, sinon l'unanimité de tous les partis représentés à ce comité mixte spécial. Il aura à étudier cette question fondamentale de la langue de travail et de la répartition équitable dans la Fonction publique du Canada.

• 2225

Donc, je voulais tout simplement dire que mon silence ne doit pas être interprété comme étant passif ou indifférent à la question. C'est que je compte plutôt sur l'intelligence et la compréhension de nos très nombreux collègues au Parlement qui ont appuyé, par le passé, et qui continuent à appuyer le concept de la Loi sur les langues officielles et qui, avec l'aide d'une bureaucratie sûrement mieux informée qu'elle ne l'était il y a deux ans passés, veillent à son application équitable. Et je félicite, entre autres, M. Kroeger pour sa compréhension des impératifs de la Loi sur les langues officielles. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, je peux parler en français, mais pour le moment, je ne le parle pas parfaitement. J'étudie le français, je suis des cours intensifs de français. Et en anglais...

I want to say one thing and I appreciate what Mr. Corbin said; I appreciated that he was the co-chairman of a joint committee of the Senate and the House of Commons. He also knows, as I well know, that during the ding-a-ling bell episode, that affronted or confronted this House for two weeks, that he and his committee had a problem. Up until that time, this committee did not get political and at some stage during the bells, Senator Murray, I think, resigned.

[Traduction]

M. Dinsdale: J'enverrai les documents de travail que nous avons reçus à l'attention de M. Kroeger; il ne semble pas connaître ce programme, ce qui m'étonne.

Le président: M. Corbin invoque le Règlement.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I do not wish my silence, after the possibly wanted comments of Mr. McKenzie, be interpreted as indifference on my part to certain aspects of the problem that he raised. I dare hope however, that if the people on the other side of the table were seriously and deeply interested in the problem of applying the Official Languages Act in this country, as Mr. Kroeger certainly is since he appeared before the Special Joint Committee on Official Languages, Committee which I would remind you is Co-Chaired by Senator Murray... If these people, as I was saying, were truly interested, they have had many opportunities during the year to come and testify before the committee. The questions which have been raised this evening, in a context which might be euphemistically called doubtful, at least as to its quality... I do not wish to imply any ulterior motive... but it raises doubts. And this Committee will shortly present a report, which I hope will be a consensus, if not a unanimous report from all parties represented on this special joint Committee. It will study the best basic question of the language of work and the equitable distribution of this work in the Public Service of Canada.

Therefore, I would simply like to say that my silence should not be interpreted as passivity or indifference to this question. It is just that I am counting more on the intelligence and understanding of my many colleagues in Parliament who have, in the past, supported and continue to support the concept of the Official Languages Act and who wish to see its equitable application with help of a bureaucracy which is certainly better informed than it was two years ago. And among others I congratulate Mr. Kroeger for his understanding of the requirements of the Official Languages Act. Thank you.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I can speak French, but for the time being I do not speak it perfectly. I am studying French, I am taking intensive courses in French. And now in English...

Je veux dire une chose et je comprends bien ce qu'a dit M. Corbin. Je savais qu'il était coprésident d'un comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes. Il sait aussi bien que moi, que pendant la période où les cloches sonnaient, ce mémorable épisode qui a pris deux semaines, lui et son comité avaient un problème. Jusqu'alors le comité n'avait pas eu de problèmes de politique, mais à un moment donné, pendant que les cloches sonnaient, le sénateur Murray a donné sa démission.

[Text]

Regardless of that, I still—as one unilingual Canadian who wants to speak French and who tries to understand both of the main fabrics of a multi-fabric land—I do not see why a member of Parliament can not ask questions on programs without having it suggested that he is one thing or the other. I had no intention of getting involved in Mr. McKenzie's questions. But quite frankly, when Mr. Kroeger or someone answered, as I said earlier—and I understand perhaps Mr. Deniger's irritation, but for Mr. Lévesque to be confused with a lot of the affirmative-action programs: Why should a French-speaking Canadian be involved in an affirmative-action program? I think that is perhaps most insulting and that is why I got involved in the program.

But, I will conclude Mr. Chairman that I think a member has a right to ask on different government programs. I do not think he has to be labelled with any pejoratives. Quite frankly, I think some of the questions helped to advance, in various ways, what we all want to see and that is the two official languages in the bosom of the one nation. I fully believe that and this committee has maintained that up until now.

I only got involved—I was most interested in the mentality expressed by the deputy minister. That got me involved in this whole thing. I am glad I got involved because frankly, and Mr. Deniger is one of those who should learn too and who knows that this City of Ottawa is the most introverted, incestuous city. The large country outside of Ottawa does not feel all the way that we feel because we get to know each other in the city. I am telling you that there are people out there who do think there is discrimination in reverse.

The Chairman: Mr. Nowlan, I think that you have made your point. I do not really think that it is a point of order on either side. It is a point of debate and I think that both sides have made their point of view. Mr. Skelly now wishes to raise a point of order which I hope will be a point of order.

Mr. Skelly: This is simply if you are returning to dealing with the minister and his officials . . .

The Chairman: No, we are not.

• 2230

Mr. Skelly: Then this is the end of the meeting.

The Chairman: This is the end of the evening.

An hon. Member: Let us go until 11 o'clock.

The Chairman: Mr. Watson on a point of order, and I hope this is a point of order.

Mr. Watson: I simply want to put across a short point of representation to the minister, and I will do it in one minute if you will let me.

This is regarding Dorval and Mirabel. If the minister would recognize, as he does, the major infrastructure expenditures at Dorval and Mirabel, in the surrounding municipalities were encouraged by various governments, including our own, and these . . .

[Translation]

Mais, comme Canadien unilingue qui veut parler français et qui essaie de comprendre les aspects multiculturels de notre pays, je ne vois pas pourquoi un député ne peut pas poser des questions sur des programmes sans se faire soupçonner d'être d'un côté ou de l'autre. Je ne vais pas me lancer dans le sujet de M. McKenzie. Mais franchement, quand M. Kroeger ou un autre a demandé . . . je comprends peut-être la frustration de M. Deniger; pourquoi confondre le rôle de M. Lévesque avec les programmes d'action positive. Pourquoi un Canadien francophone devrait-il être inclus dans ce genre de programme? C'est très offensant et c'est la raison pour laquelle je me suis intéressé à ce programme.

En conclusion, monsieur le président, je pense qu'un député a le droit de poser des questions sur les différents programmes fédéraux. Il n'y a aucune raison qu'on l'insulte pour cela. Je pense que ces questions visaient notre objectif, c'est-à-dire de voir les deux langues officielles vivre au sein de la nation. Je crois que ce comité a respecté cet objectif.

C'est l'attitude du sous-ministre qui m'a fait m'engager dans cette affaire. J'en suis heureux car, franchement, la ville d'Ottawa est une ville très introvertie comme M. Deniger doit le savoir. En dehors d'Ottawa, les sentiments sont différents; nos sentiments viennent du fait que nous apprenons à nous connaître à Ottawa. Il y a des gens ailleurs au pays qui pensent qu'il y a de la discrimination à rebours.

Le président: Monsieur Nowlan, je pense que vous avez souligné votre point de vue. Je ne pense pas qu'on doive continuer d'invoquer le Règlement. C'est une question de débat et je pense que les deux côtés ont donné leur point de vue. M. Skelly veut maintenant invoquer le Règlement et j'espère qu'il le fera en effet.

M. Skelly: Je voulais juste savoir si vous pensiez traiter encore avec le ministre et ses fonctionnaires . . .

Le président: Non, cela n'est pas notre intention.

M. Skelly: C'est donc la fin de la séance.

Le président: C'est aussi la fin de la soirée.

Une voix: Continuons jusqu'à 11 heures.

Le président: M. Watson invoque le Règlement; j'espère que c'est bien vrai.

M. Watson: Il s'agirait simplement d'une représentation auprès du ministre, je vous en fournirai le texte dans une minute si vous le permettez.

Il s'agit de Dorval et Mirabel. Le ministre pourrait reconnaître, comme il le fait parfois, que les dépenses d'infrastructure les plus lourdes à Dorval et à Mirabel, et dans les municipalités environnantes, ont été soutenues par divers gouvernements, y compris le nôtre, et que . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Watson, I am going to cut you off because that question was thrashed out in the committee at great length.

Mr. Watson: It is just a representation. I am not asking a question.

The Chairman: Make it brief.

Mr. Watson: We have encouraged these infrastructure expenses. Mr. Minister, this is part of the reason, in fact the major part of the reason, why you have pressure from the MPs in that area. It is because their municipalities have been encouraged in and have been involved in these expenses. I am just saying to you that while you make a decision about Mirabel and Dorval that goes against common sense, against economics and against the political reality of the Montreal region, why not consider spending a little bit to allow these municipalities to recoup some of the expenses they have incurred in developing these infrastructures in anticipation of a much more active Mirabel than has actually occurred?

The Chairman: Thank you. Mr. Watson, you have made your representation.

Mr. Watson: Thank you.

The Chairman: On that note I am going to thank the minister for his appearance here. I am sure, Mr. Minister, that you are appreciative of the grilling you got tonight. I think it is indicative of the interest the members of this committee show in your department and in your estimates. You have been a very forthright witness before the committee. I thank both you and your officials.

Mr. Pepin: Thank you, sir.

The Chairman: I hope we will get the opportunity on Thursday to submit our report to show that we have done the estimates. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just for the record, Mr. Chairman. Starting about 12 or 14 minutes after 10 o'clock, Mr. Nowlan went on with the exchange under points of order and supplementary questions, then Mr. Corbin for three or four minutes, then back to Mr. Nowlan. It was nothing more than bootlegging second-round questions. I do not think that is fair to the list you had, and which I submit you should have stuck to and not have allowed this kind of bootlegging that went on and used up at least 15 minutes of the committee's time in which we did not get to question the minister.

The Chairman: I apologize to you for that, Mr. Benjamin. The only thing I can say in my own defence is that perhaps those members have taken some lessons from you.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Watson, je vais être obligé de vous interrompre, la question ayant été déjà débattue en détail au Comité.

M. Watson: Il s'agit simplement d'une représentation. Je ne pose pas de question.

Le président: Soyez bref.

M. Watson: Nous avons soutenu ces dépenses d'équipement. C'est une des raisons pour lesquelles des députés font pression auprès de vous, monsieur le ministre. Les municipalités en question ont été encouragées à participer à ces dépenses. Je vous fais ces remarques à un moment où vous prenez une décision concernant Mirabel et Dorval contre tout bon sens économique, contre la réalité politique de la région de Montréal, et je vous demande s'il ne serait pas préférable d'envisager certaines dépenses supplémentaires permettant aux municipalités de récupérer une part de leurs contributions à ces dépenses d'équipement qui avaient été faites à partir de prévisions trop largement optimistes sur l'utilisation de Mirabel?

Le président: Merci. Monsieur Watson, voilà votre représentation.

M. Watson: Merci.

Le président: Là-dessus, je vais remercier le ministre d'être venu. Je suis sûr, monsieur le ministre, que vous avez apprécié le feu des questions qui vous ont été posées ce soir. Je pense que cela reflète l'intérêt que les membres du Comité portent à votre ministère et à votre budget. Votre témoignage a été très franc, je vous remercie vous et vos hauts fonctionnaires.

M. Pepin: Merci.

Le président: Je pense que nous aurons l'occasion, jeudi, de soumettre notre rapport et de montrer que nous avons étudié le budget. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Simplement pour le compte rendu, monsieur le président. Douze ou quatorze minutes après 10 heures, M. Nowlan a commencé à discuter des points de Règlement concernant les questions supplémentaires, puis M. Corbin a pris la parole trois ou quatre minutes pour la même chose, et on est revenu ensuite à M. Nowlan. Cela a simplement gaspillé le temps des questions du deuxième tour. Je ne crois pas que cela soit juste, étant donné la liste que vous aviez et à laquelle vous auriez d'ailleurs dû vous tenir, étant donné que 15 minutes de notre temps pendant lesquelles nous n'avons pas posé de questions au ministre ont été ainsi perdues.

Le président: Je vous présente mes excuses pour cela, monsieur Benjamin. La seule chose que je puis répondre, pour ma défense, c'est que ces députés s'inspireront peut-être de vos remarques.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;

Mr. Walter M. McLeish, Administrator, Canadian Air
Transportation Administration;

Mr. Gaétan Bélec, Deputy Administrator, Canadian Sur-
face Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;

M. Walter M. McLeish, administrateur, Administration
canadienne du transport aérien;

M. Gaétan Bélec, administrateur adjoint, Administration
canadienne du transport de surface.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 65

Thursday, May 27, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 65

Le jeudi 27 mai 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1982-83: Votes 100 and 105—
Canadian Transport Commission under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1982-1983: crédits 100 et 105—
Commission canadienne des Transports sous la rubrique
TRANSPORTS

INCLUDING:

The Tenth Report to the House

Y COMPRIS:

Le dixième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin
Corbin
Dantzer
Dinsdale
Ellis

Flis
Frith
Gimaïel
Gingras
Gourd

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

LaSalle
Mayer
Nowlan
Schroder

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Skelly
Tousignant
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, May 27, 1982:

Mr. La Salle replaced Mr. McKenzie;
Mr. Frith replaced Mr. Harquail;
Mr. Gingras replaced Mr. McRae;
Mr. Tousignant replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);
Mr. Schroder replaced Mr. Bockstael;
Mr. Gimaïel replaced Mr. MacBain.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 27 mai 1982:

M. La Salle remplace M. McKenzie;
M. Frith remplace M. Harquail;
M. Gingras remplace M. McRae;
M. Tousignant remplace M. Campbell (*LaSalle*);
M. Schroder remplace M. Bockstael;
M. Gimaïel remplace M. MacBain.

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, May 27, 1982

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

TENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, February 23, 1982 your Committee has considered the Votes under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983, and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 56 to 65 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 27 mai 1982

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 23 février 1982, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique Transports du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 56 à 65 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 27, 1982

(104)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Corbin, Dantzer, Deniger, Dinsdale, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Frith, Gimaïel, Gingras, La Salle, Schroder, Tousignant and Turner.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E.J. Benson, President; Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. Kenneth A. Mozersky, Director, Economic and Social Research and Mr. A.G. Hibbard, Senior Engineering Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1982, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 20, 1982, Issue No.56*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 100 and 105—Canadian Transport Commission.

The witnesses answered questions.

At 11:06 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, and 105 were carried.

And the question being put by the Chairman: Shall I report these Votes to the House?

It was decided, by a show of hands, in the affirmative: Yeas: 8; Nays: 1

At 12:22 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, June 1, 1982.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 27 MAI 1982

(104)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunir aujourd'hui à 9h37 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Corbin, Dantzer, Deniger, Dinsdale, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Firth, Gimaïel, Gingras, La Salle, Schroder, Tousignant et Turner.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemins de fer; M. Kenneth A. Mozersky, directeur, Recherche socio-économique et M. A.G. Hibbard, conseiller technique principal.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 23 février 1982 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 20 avril 1982, fascicule no. 56*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 100 et 105 et—Commission canadienne des transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h06, le Comité suspend ses travaux.

A 11h10, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105 sont adoptés.

Le président met aux voix la question à savoir s'il doit faire rapport de ces crédits à la Chambre.

La motion est adoptée par un vote à main levée par 8 voix contre 1.

A 12h22, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 1^{er} juin 1982, à 9h30.

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, May 27, 1982

• 0944

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1983.

I remind members and others that, under our procedure, we can hear evidence as long as the Official Opposition and the government party are represented; so we will proceed.

We have before us this morning Votes 100 and 105, relating to the Canadian Transport Commission.

TRANSPORT

C—Canadian Transport Commission

Vote 100—Canadian Transport Commission—Operating expenditures\$32,472,000

Vote 105—Canadian Transport Commission—Contributions\$24,200,000

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

It is my pleasure this morning to welcome the Honourable E.J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. Mr. Benson is no stranger to the committee. We welcome you again, sir, and I would ask you to introduce the officials you have with you, please.

Hon. E.J. Benson (President, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman.

I have with me at the table Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. Don Foley, Secretary of the Canadian Transport Commission; and Mr. A.G. Hibbard, Senior Engineering Consultant, Railway Transport Committee.

The Chairman: Do you have an opening statement, Mr. Benson?

Mr. Benson: No. It has been the practice of the commission not to produce an opening statement, but to proceed directly with questions from members of the committee.

The Chairman: Okay. Thank you very much.

Mr. Dantzer.

• 0945

Mr. Benson: Our annual report is, of course, available. It came out a month or two months ago.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 27 mai 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Conformément à notre ordre de renvoi, nous reprenons l'étude du budget principal des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

J'aimerais rappeler aux membres du comité que, selon notre règlement, nous pouvons entendre des témoins dès que l'opposition officielle et le parti gouvernemental sont représentés nous commencerons donc.

Nous étudions ce matin les crédits 100 et 105 se rapportant à la Commission canadienne des transports.

TRANSPORT

C—Commission canadienne des transports

Crédit 100—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement\$32,472,000

Crédit 105—Commission canadienne des transports—Contributions\$24,200,000

Le président: Le Comité veut-il regrouper ces crédits pour les réétudier?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord, merci.

Il me fait plaisir ce matin de souhaiter la bienvenue à l'honorable E.J. Benson, président de la Commission canadienne des transports. Les membres du comité connaissent bien M. Benson. Je suis heureux de vous revoir, monsieur Benson, je vous invite maintenant à présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent.

L'honorable E.J. Benson (Président, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président.

Nous avons ici M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. Don Foley, secrétaire de la Commission canadienne des transports, et M. A.G. Hibbard, ingénieur expert conseil principal, comité des transports par chemin de fer.

Le président: Monsieur Benson, voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Benson: Non. La Commission a toujours eu pour habitude de ne pas faire de déclaration préliminaire et de répondre immédiatement aux questions des députés.

Le président: D'accord, merci beaucoup.

Monsieur Dantzer.

M. Benson: J'aimerais souligner que notre rapport annuel a été publié il y a environ un ou deux mois.

[Text]

The Chairman: Right.

Mr. Dantzer: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Benson, recently it has been reported in the press that the new chairman of the board of CNR says that he intends to make sure that all rail lines in western Canada and otherwise are operated at a profit, and if they are not, they are going to be closed.

I do not know whether that was a correct statement or not, but has the Canadian Transport Commission any comment to make on that policy? Is that part of your policy?

Mr. Benson: Really, the policy overall for operating the railroads, and what may be subsidized and may not be subsidized, is determined by Parliament. It is our job to administer the law as determined by Parliament and not administer statements that may be made by anyone, no matter who they happen to be.

Mr. Dantzer: So as far as you are concerned, that statement does not imply any change in the attitude of your board or the way you will operate?

Mr. Benson: No. I really have no comment on the statement. We operate according to the legislation that is produced by Parliament.

Mr. Dantzer: Thank you. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: That is all? That is very brief, Mr. Dantzer.

Before Mr. Benjamin starts, I would like to clear up something left over from our last meeting. At the end of the meeting Mr. Benjamin raised the issue of time being consumed by members on points of order that were not really points of order. In my remarks at the end I made a statement that, while I intended it to be facetious, does not look facetious on the record.

I would simply want to say that I had no intention of casting any reflection on Mr. Benjamin's behaviour before the committee, and if I in any way offended Mr. Benjamin, I apologize to him.

He has been a very valuable member of our committee, and I did not want that to remain on the record without an explanation.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I not only have a thick skin, I know that it was not meant personally, and it was not taken personally. So no apology was necessary, but thank you anyway.

Mr. Chairman, Mr. Benson, I take it that the Canadian Transport Commission developed the costing system for passenger trains used by the railways. If that is so, does that mean that the commission would have the power to change the costing system arbitrarily on its own?

Mr. Benson: Usually if a change is to be made in the cost order—and currently this is under contemplation, and we have had discussions and hearings and are going to proceed with

[Translation]

Le président: Merci.

M. Dantzer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Benson, nous avons pu lire dernièrement dans les journaux que le nouveau président du CN a l'intention de rentabiliser toutes les lignes de chemins de fer dans l'Ouest du pays, et qu'il a l'intention de fermer celles qu'il ne réussira pas à rentabiliser.

Je ne sais pas si les paroles du président ont été bien rapportées, mais j'aimerais savoir ce qu'en pense la Commission canadienne des transports? Est-ce conforme à votre politique?

M. Benson: En réalité, la politique globale régissant l'exploitation des chemins de fer, notamment l'attribution des subventions aux différentes lignes, est fixée par le Parlement. Nous devons appliquer la loi adoptée par le Parlement; nous n'avons pas à tenir compte des déclarations de qui que ce soit.

M. Dantzer: Donc, pour la Commission canadienne des transports, cette déclaration n'apporte aucune modification à votre attitude ou à votre mode de fonctionnement?

M. Benson: Non. Je n'ai rien à dire au sujet de cette déclaration. Notre mode de fonctionnement est fixé par une loi du Parlement.

M. Dantzer: Merci. C'est tout, monsieur le président.

Le président: C'est tout? Vous avez été très bref, monsieur Dantzer.

Avant de donner la parole à M. Benjamin, j'aimerais expliquer ce qui s'est produit pendant notre séance la plus récente. A la fin de la réunion, M. Benjamin s'est plaint de ce que les membres du Comité invoquaient le Règlement parfois à tort et que cela prenait beaucoup de temps. Dans mon intervention finale, j'ai essayé d'être ironique, mais en relisant le compte rendu, je vois que je n'ai pas réussi.

Je voudrais tout simplement dire que je ne voulais aucunement jeter quelque doute que ce soit sur la participation de M. Benjamin au Comité; si je l'ai offensé, je m'en excuse.

M. Benjamin a fait une contribution très valable à notre Comité et je voulais mettre cela au point.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. J'ai une bonne carapace, et je savais que votre observation ne s'adressait pas personnellement à moi. Donc, vous n'aviez pas à vous excuser, mais je vous remercie quand même.

Monsieur le président, monsieur Benson, je crois savoir que la Commission canadienne des transports a élaboré la méthode de calcul des coûts pour les services ferroviaires de voyageurs. Si c'est vrai, est-ce que cela signifie que la Commission pourrait modifier les méthodes de calcul des coûts de façon arbitraire?

M. Benson: En général, si l'ordonnance relative au prix de revient doit être modifiée, et à l'heure actuelle ce sujet est à l'étude et nous avons commencé une série de discussions et

[*Texte*]

discussions and hearings on this matter—it is done after the railways and the public have had the opportunity to make representations with regard to the methods of allocation of costs.

The allocation of costs within railways is, of course, a very difficult matter as you well understand, Mr. Benjamin. It is simple to determine the cost of moving something from A to B; the direct cost of having the people and the train haul a car. But then when we get into switching costs and all the other various overheads that have to be applied—the maintenance of line and how that is applied—it really is a very complicated matter. But the matter is presently under review.

Mr. Benjamin: Suppose there was no agreement reached on a new contract between VIA and the railroads. Would your commission still have the authority to set an agreement?

Mr. Benson: No. This is quite a different matter. The agreement between VIA and the Government of Canada, and VIA and the railways was determined by the Government of Canada, and not by the Canadian Transport Commission.

As a matter of fact, with the contract between VIA and the railroads, we had—as I recall, and I stand to be corrected—no part in the determination of that contract. The only dealings we have had with the contract is to carry out an audit of the costs of the railway.

• 0950

That is a matter of determination. We would be pleased to give advice and be consulted in the determination of the new contract when it is carried out. Indeed, the Minister of Transport has indicated that he would, perhaps, seek our advice in this regard.

Mr. Benjamin: You are not taking any part now, then, in the present negotiations that are going on?

Mr. Benson: We are attending the meetings, but we have not a lead role in the negotiations.

Mr. Benjamin: I am beginning to wish you had.

However, Parliament gave the commission the guideline to use variable costs, but Parliament made no restriction on whether you should use short run or long run variable costs. I would like to know why you chose the long run variable costs.

Mr. Benson: Perhaps I could have Dr. Heads speak to this.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): In principle what you have said, Mr. Benjamin, is correct. Parliament gave the instructions on the broad costing methodology to be used and the commission subsequently developed this methodology, leading to the costing methodology of 1969, after extensive public hearings.

[*Traduction*]

d'audiences dans ce contexte, les modifications sont apportées après que les compagnies de chemins de fer et le grand public ont pu nous faire connaître leur opinion sur les méthodes de calcul des coûts.

Ce calcul des coûts dans les chemins de fer est, comme vous le savez, monsieur Benjamin, très difficile. Il est facile de savoir combien il en coûte pour transporter quelque chose du point A au point B; il faut calculer les coûts de personnel et de matériel. Mais quand il faut y ajouter les frais d'embranchement et les différents frais généraux... l'entretien des voies notamment... le calcul devient très complexe. Cependant, toute cette question est à l'étude à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Supposons que VIA Rail et les compagnies de chemins de fer n'arrivent pas à s'entendre dans leurs négociations. Votre commission pourrait-elle avoir le pouvoir de fixer une entente?

M. Benson: Non. Il s'agit d'un sujet tout à fait différent. L'entente entre VIA Rail et le gouvernement du Canada, l'entente entre VIA Rail et les chemins de fer a été fixée par le gouvernement du Canada et non pas par la Commission canadienne des transports.

En fait, pour ce contrat entre VIA Rail et les compagnies de chemins de fer, si j'ai bonne mémoire, nous n'avons pas participé aux négociations. Notre rôle s'est borné à vérifier les coûts de chemin de fer.

Il s'agit d'en décider. Nous serions heureux d'offrir un conseil et d'être consultés pour décider du nouveau contrat en temps opportun. Le ministre des Transports a tout de même mentionné qu'il chercherait peut-être à obtenir notre avis à ce sujet.

M. Benjamin: Vous ne participez donc pas aux négociations qui ont cours présentement?

M. Benson: Nous assistons aux réunions, mais nous ne jouons pas un rôle déterminant dans les négociations.

M. Benjamin: Je commence à souhaiter que vous l'ayez fait.

Cependant, le Parlement a donné à la commission consigne de se servir des coûts variables, et il ne vous a pas limité à utiliser les coûts variables à court terme ou à long terme. J'aimerais savoir pourquoi vous avez choisi les coûts variables à long terme.

M. Benson: Je pourrais peut-être demander à M. Heads de vous répondre.

Le président: Monsieur Heads.

M. J. Heads (directeur exécutif, comité des Transports par chemins de fer, Commission canadienne des Transports): Ce que vous dites, monsieur Benjamin, est vrai en principe. Le Parlement a donné des instructions concernant les méthodes générales de calcul des coûts à adopter à la commission après mise au point cette méthode, ce qui a donné lieu à la méthode

[Text]

Mr. Benjamin: But what were your reasons for using long run variable costs rather than short run? Why did you pick that route, which obviously makes the costs higher?

Mr. Heads: I was not with the commission at that time and I do not think anyone at this table was either, on the costing side. But essentially the instruction that was laid down as the broad methodological guide in the act was to go for marginal cost; if you are looking at marginal cost over a period of, say, three or four years or longer, the correct concept of what would be avoided if railway passenger service were discontinued would be long run marginal cost.

I think, Mr. Benjamin, you are asking the question, perhaps, with reference to what has happened in the United States—please stop me if I am making assumptions—where essentially the costing is based on a concept of cost in a shorter period, perhaps a period lasting over a year. It is a little difficult to be precise. That concept of costing, as we have shown in the report that we produced for the standing committee, produces a level of cost somewhat lower than the measure that is used in the long run marginal costing.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think the committee would be willing to thank Dr. Heads for coming up with that report and coming up with it as promptly as he did. I notice in the report that you estimate that, if you use the Amtrak short run variable cost formula, VIA savings would be in the broad range of \$30 million to \$40 million a year. In your auditing of the bills assessed VIA by the two railroads, does the commission have authority to remove costs alleged by the railroad that the CTC finds to be nonexistent, or not justified, or too high?

Mr. Benson: We certainly do if they are nonexistent or not justified. However, we must apply the costing order as it presently exists, unless we change the costing order.

Mr. Benjamin: Is it correct that the CTC, as well as VIA, really cannot break down the costs alleged by the railroads? For example, what they charge for depreciation on stations, or heat, water and light in an individual location?

Mr. Benson: That is not true. We can break them down. VIA raises this question of cost often. I stand to be corrected by Dr. Heads, if I am saying something that is incorrect, but my understanding of the situation is that VIA has often said that they do not have costs available from the railways, and so on, but they have never made an application for us to direct the railways to give them the cost, which they can do. They have not done this. If they come to us and ask for a direction from us, we have to rule on it.

Mr. Benjamin: Okay.

[Translation]

du calcul des coûts de 1969, après avoir tenu de longues audiences publiques.

M. Benjamin: Mais pour quelle raison vous être servi des coûts variables à long terme plutôt qu'à court terme? Pourquoi avoir choisi cette voie, qui évidemment donne des coûts plus élevés?

M. Heads: Je ne faisais pas partie de la commission à l'époque, et je pense que personne ici, autour de la table n'en faisait partie, du moins sur le plan calcul des coûts. Fondamentalement, la consigne générale, selon la loi était de se servir des coûts marginaux; si vous étudiez les coûts marginaux pendant une certaine période, disons, trois ou quatre années ou même davantage, ce qui serait véritablement évité si les services voyageurs étaient interrompus représenterait les coûts marginaux à long terme.

Je crois, monsieur Benjamin, que vous posez la question peut-être à cause de ce qui s'est passé aux États-Unis—veuillez m'arrêter si c'est hypothétique—ou essentiellement le calcul des coûts se fonde sur un concept de coûts à court terme, pour une période qui dure un peu plus d'un an. C'est un petit peu difficile d'être précis. Ce concept du calcul des coûts, tel que nous l'avons montré dans le rapport préparé à l'intention du comité permanent, présente un coût un peu plus bas que la mesure utilisée pour le calcul des coûts marginaux à long terme.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que le comité serait d'accord pour remercier M. Heads d'être venu nous présenter ce rapport et de l'avoir fait aussi rapidement. Je remarque dans le rapport que vous prévoyez, si on se sert de la formule des coûts variables à court terme d'Amtrak, que Via épargnerait de 30 millions de dollars à 40 millions de dollars par année. Lorsque vous avez vérifié les factures imputées à Via par les sociétés ferroviaires, la commission avait-elle l'autorité de retirer les coûts imputés par les sociétés et que la CCT considère non existants, non justifiés ou trop élevés?

M. Benson: Nous le faisons certainement si ces coûts sont inexistantes ou non justifiés. Toutefois, nous devons respecter l'instruction concernant le calcul des coûts, telle qu'elle existe présentement, à moins que nous changions cette instruction.

M. Benjamin: Est-il vrai que la CCT, de même que Via, ne peuvent pas vraiment analyser les coûts allégués par la société de chemins de fer? Par exemple ce que les sociétés ferroviaires comptent pour la dépréciation des gares ou le chauffage, l'eau et l'électricité dans un endroit précis?

M. Benson: Ce n'est pas vrai. Nous pouvons avoir le détail de ces coûts. Via soulève très souvent cette question des coûts. M. Heads peut me corriger, si c'est inexact, mais je crois comprendre que Via a très souvent déclaré qu'elle ne recevait pas les coûts des sociétés de chemins de fer, mais Via ne nous a jamais présenté une requête pour que nous exigions des sociétés ferroviaires de nous fournir ces coûts, ce que Via pourrait faire. Elle ne l'a pas fait. S'ils nous demandent une indication, nous devons prendre une décision à ce sujet.

M. Benjamin: Très bien.

[Texte]

• 0955

Mr. Benson: They should take that step if they are serious in wanting more cost information.

Mr. Benjamin: We will ask Mr. Roberts of VIA why they have not applied. Unless they are under the illusion that they are going to—

Mr. Benson: I am sorry, they did make one small application for unit cost at the central station in Toronto.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Chairman, all one has to do to find out the situation with Amtrak is just write a letter to Amtrak or the railroad whose track they run over, or the transportation authority in Washington, D.C., and they will send you a photocopy I have the one here between Amtrak and the Burlington Northern in which every station, every position, is itemized—the one for 1976 and the most recent one; it is just in the form of an amendment.

I would like to point out, Mr. Chairman, to the committee—and it may be of use to the commission—that, for example, on the line from Chicago right through to Vancouver, Washington, every station is listed as to what Amtrak pays: for electricity, \$10 a month; heat, \$75; water, \$3. At La Grange, Illinois: maintenance, \$60; miscellaneous supplies, \$110 a month. In the amended contract of five years later, there is some increases, but at least it is all itemized and Amtrak knows exactly what it is paying at every location—in detail. I doubt very much if VIA Rail can find out what they pay the CPR for maintenance, taxes, heat, light, water or anything else, let us say at the station at Indian Head, Saskatchewan.

Now, Mr. Chairman, the station at Indian Head is to all effects and purposes abandoned. The windows are broken. It is boarded up. There is pigeon manure all over. It has rats and mice and Lord knows what else in it. How much is the CPR collecting from VIA Rail for that boar's nest? It is all included in what they are charging VIA Rail for depreciation and so forth. Can you find out what is happening at those individual locations and the bills that VIA Rail gets from the railroads?

Mr. Benson: I will ask Dr. Heads to reply to this. The general answer is yes.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Benjamin, if I could, before commencing on that, make a further comment on the question you asked earlier on the concept of long-run or short-run marginal cost. The methodology developed by the commission is, at present, specified in the contracts between the operating railways and VIA as the costing methodology to be used. Therefore to a large extent, the commission is, I think, sir, under instruction to use this. If a decision should be used to change the fundamental concept of the costing methodology, then this is a

[Traduction]

M. Benson: Elles devraient prendre cette initiative si elles désirent sérieusement obtenir davantage de renseignements sur les frais d'exploitation.

M. Benjamin: Nous allons demander à M. Roberts de VIA pourquoi ils ne l'ont pas fait. A moins qu'ils aient l'impression qu'ils vont...

M. Benson: Excusez-moi, ils ont présenté une petite requête concernant les coûts unitaires pour la gare centrale de Toronto.

M. Benjamin: Oui.

Monsieur le président, tout ce qu'il faut faire pour connaître la situation d'Amtrak est simplement d'écrire une lettre à Amtrak ou à la société ferroviaire dont elle utilise les voies ou à l'autorité des transports à Washington, D.C., et on vous envoie une photocopie. J'en ai une ici entre Amtrak et Burlington Northern où chaque gare, chaque poste est expliqué en détail, pour l'année 1976 et pour l'année la plus récente. Elle se présente sous forme d'amendement.

Je voudrais souligner, monsieur le président, aux membres du comité—et c'est peut-être utile également à la Commission—que par exemple sur la ligne de Chicago jusqu'à Vancouver, Washington, chaque gare est mentionnée pour ce qu'il en coûte à Amtrak: pour l'électricité, \$10 par mois, le chauffage \$75, l'eau \$3. pour La Grange, Illinois, l'entretien, \$60, approvisionnements divers, \$110 par mois. Il y a des augmentations dans le contrat modifié, cinq ans plus tard, mais il s'agit là quand même d'un document permettant à Amtrak de savoir exactement ce qu'elle paie à chaque endroit, et de façon détaillée. Je doute beaucoup que VIA Rail puisse trouver ce qu'elle paie à CPR pour l'entretien, les taxes, le chauffage, l'électricité, l'eau ou tout autre poste, disons pour la gare d'Indian Head en Saskatchewan.

Monsieur le président, la gare d'Indian Head est à toute fin pratique abandonnée. Les fenêtres sont brisées, on a cloué des planches en travers. Il y a des fientes de pigeon partout. On trouve des rats et des souris et Dieu sait encore quoi d'autre. Combien CP reçoit-il de VIA Rail pour cette étable à cochons? Tout cela c'est compris dans les montants que CP impute à VIA Rail pour la dépréciation par exemple. Vous est-il possible de savoir ce qui se passe dans ces endroits et quelle facture VIA Rail reçoit des sociétés ferroviaires?

M. Benson: Je vais demander à M. Heads de répondre à cette question. De façon générale la réponse est oui.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Si vous me le permettez, monsieur Benjamin, avant de commencer, j'aimerais faire une remarque additionnelle sur la question que vous avez soulevée plus tôt concernant le concept des coûts marginaux à long ou à court termes. La méthode qui a été mise au point à la Commission est présentement expliquée dans les contrats conclus entre les sociétés ferroviaires exploitantes et VIA comme étant la méthodologie du calcul des coûts à utiliser. Par conséquent, dans une large mesure, la Commission est, je crois, tenue de l'utiliser. Si on

[Text]

thing that I would imagine the commission would take action on accordingly, if so instructed.

In respect of the question of information being provided by the operating railways to VIA, you are, of course, Mr. Benjamin, quite correct that this has been a thorny problem over the years, but I think that some solution is being achieved on this. CN is now providing a great deal of information in a computer print-out to VIA every month. CP is now providing more information.

As Mr. Benson has pointed out, we have only had one official request for information from here and this relates to the Union Station in Toronto. This is currently being processed and will be provided to VIA within the next two or three weeks.

The Canadian Transport Commission has tried to act as a catalyst to improve the flow of information. Towards the end of last year, the VIA vice-president of operations gave us a statement as to what information he required. With the permission of the Railway Transport Committee, we made an offer to the operating railways and to VIA to act as a mediator in order to facilitate this exchange of information. This offer was very politely refused on the grounds that VIA and the operating railways felt they would at this stage get further without having the regulating agency involved.

• 1000

The Chairman: Refused by whom, Dr. Heads?

Mr. Heads: It was refused by all three participants: CN Rail, CP Rail, and VIA. VIA had a codicil at the end, saying that as events proceeded they might wish to come back to us to take up the offer. But at that point it was refused.

Mr. Benjamin: Could the commission table with the committee now, or send to us later, a list of all the individual stations across the system—how much they pay in each instance to the railroads, broken down as to what the payments cover?

Mr. Benson: Could I look into this question, Mr. Benjamin, and before answering positively, which would be my inclination, see exactly what information we have available? There is a great deal in the print-outs; but I will definitely get back to you with a comment on what we can provide and how we can provide it.

The Chairman: Through the clerk, please.

Mr. Benson: Yes, through the clerk of the committee, of course. We always do it that way.

Mr. Benjamin: If you can provide that—if we could have not only what VIA is assessed at each of these locations in depreciation, taxes, utilities, maintenance, and so forth, but also, in the case of where there is a railway employee VIA

[Translation]

décidait de modifier le concept fondamental de calcul des coûts, j'imagine que la Commission pourrait prendre les mesures qui s'imposent, si elle recevait les instructions de le faire.

Pour ce qui est des renseignements fournis par les sociétés ferroviaires à VIA, vous avez évidemment tout à fait raison, monsieur Benjamin, c'est un problème épineux qui se pose à nous depuis des années. Toutefois, je crois qu'une solution est sur le point d'être trouvée. CN fournit maintenant beaucoup de renseignements sous forme d'imprimés d'ordinateur envoyés à VIA chaque mois. CP offre maintenant davantage de renseignements.

Comme l'a souligné M. Benson, nous n'avons reçu qu'une requête officielle d'ici pour obtenir des renseignements concernant la gare Union de Toronto. Elle fait présentement l'objet d'un examen et les renseignements seront fournis à VIA au cours des deux ou trois prochaines semaines.

La Commission canadienne des transports a tenté d'agir comme catalyseur pour améliorer la somme de renseignements. Vers la fin de l'an dernier, le vice-président des opérations de VIA nous a donné une liste des renseignements dont il avait besoin. Avec la permission du comité des transports ferroviaires, nous avons offert aux sociétés ferroviaires en exploitation et à VIA d'agir comme médiateurs pour faciliter cet échange de renseignements. On a refusé très poliment notre offre en invoquant le fait que VIA et les sociétés en exploitation étaient d'avis qu'en ce moment-ci elles pouvaient obtenir davantage sans la participation d'une agence de réglementation.

Le président: Cela a été refusé par qui, monsieur Heads?

M. Heads: Cela a été refusé par les trois participants: CN Rail, CP Rail et VIA. VIA avait ajouté un codicille à la fin, portant que si les choses continuaient, ils s'adresseraient peut-être à nous pour profiter de notre offre. A l'époque, on l'a refusée.

M. Benjamin: La commission peut-elle déposer ici au comité maintenant, ou nous envoyer plus tard, une liste de toutes les gares faisant partie du système—combien elles versent aux sociétés ferroviaires, quel est le détail de ses paiements?

M. Benson: Permettez-moi d'étudier la question, monsieur Benjamin, et avant de répondre positivement, ce que je serais tenté de faire, je voudrais connaître exactement les renseignements dont nous disposons. Nous avons beaucoup d'imprimés, mais je vais certainement vous dire ce que nous pourrions vous fournir et comment nous le ferons.

Le président: Par l'intermédiaire du greffier s'il vous plaît.

M. Benson: Oui, par l'intermédiaire du greffier du comité évidemment. Nous le faisons toujours de cette façon.

M. Benjamin: Si vous pouvez nous fournir cela—si nous pouvions avoir non seulement les montants imputés à VIA pour chacun de ces endroits, sur les plans dépréciation, taxe, service d'utilité publique, entretien et autres, mais également,

[Texte]

uses, what portion of his salary and benefits are charged to VIA Rail—I understand that with most of the Amtrak systems about 15 per cent of their salary and benefits are charged to Amtrak. We would like to know just what kind of charges are being assessed to VIA at each of these locations, if you can provide them.

VIA is going to be stuck for extra bills amounting to about \$150 million for 1980, 1981, and 1982. Amtrak does not get these large extra bills, because it has a fixed-price contract. In your opinion, would fixed-price contracts solve some of that problem VIA Rail has?

Mr. Benson: There certainly could be a better contract, in our opinion, than the contract VIA presently has with the railroads. But as I say, we were not consulted in the creation of that contract, or I think it would have come up a better contract.

Mr. Benjamin: Yes.

In July of 1981 the Minister of Transport said he would save \$45 million in 1982, and eventually \$100 million a year, by abandoning 20 per cent of those rail passenger routes. Did the minister ask the CTC to verify this estimate; to look into what the alleged savings would be?

Mr. Benson: No.

Mr. Benjamin: The Auditor General says the government returned to CNR, instead of just VIA—he says:

The government reimbursed Canadian National twice for \$53 million in deficits incurred prior to recapitalization in 1978.

And the Auditor General says:

The department did not advise the CTC of the amendments to the capitalization of CN.

Is it correct that the department did not advise CTC of those changes; and did this contribute to the overpayment?

Mr. Benson: It is a very complicated matter. It was discussed fully in front of the Public Accounts committee last week, in which we gave a statement, CNR gave a statement, the minister gave a statement. I think my best answer to you in this regard, Mr. Benjamin, would be if you would take a look at the transcript of the Public Accounts committee, the whole thing is laid out there. We were not consulted in the refinancing of the CNR, as a short answer.

Mr. Benjamin: You were not.

Mr. Benson: We were not consulted.

Mr. Benjamin: Does the CTC have any opinion on whether or not the Auditor General is right in the alleged double payment?

Mr. Benson: I would prefer you to read our statement. To answer something like that just off the cuff is very difficult.

[Traduction]

dans le cas où VIA utilise les services d'un employé ferroviaire, par quelle partie de son salaire et de ses avantages sont imputés à VIA Rail—je crois comprendre que dans la plupart des systèmes d'Amtrak, 15 p. 100 environ des salaires et avantages sont imputés à Amtrak. Nous aimerions savoir exactement les montants imputés à VIA pour chacun de ces endroits, si vous pouvez nous les fournir.

VIA devra acquitter des factures additionnelles s'élevant à 150 millions environ pour 1980-1981 et 1982. Amtrak ne reçoit pas ces factures additionnelles importantes, parce qu'elle a conclu un contrat à prix fixe. Ne croyez-vous pas, personnellement, que les contrats à prix fixe pourraient résoudre certains des problèmes de VIA?

M. Benson: Il pourrait certainement y avoir un meilleur contrat, à notre avis, que celui qui lie présentement VIA aux sociétés ferroviaires. Je le répète, nous n'avons pas été consultés lors de l'établissement du contrat, je crois, si nous l'avions été, que le contrat aurait été meilleur.

M. Benjamin: Oui.

En juillet 1981, le ministre des Transports a déclaré qu'il épargnerait 45 millions de dollars en 1982 et éventuellement 100 millions de dollars par année, en abandonnant 20 p. 100 des routes du service voyageurs. Le ministre a-t-il demandé à la société de vérifier cette estimation, d'examiner ces prétendues épargnes?

M. Benson: Non.

M. Benjamin: Le vérificateur général déclare que le gouvernement a remboursé le CN au lieu de VIA simplement—il déclare:

Le gouvernement a remboursé deux fois le CN pour pertes subies avant la refonte du capital de 1978.

Le vérificateur général dit encore:

Le ministère des Transports n'a pas informé la société des modifications apportées au capital du CN.

Est-il exact que le ministère n'a pas informé la société de ces modifications, est-ce que ceci a contribué au trop-payé?

M. Benson: C'est une affaire très complexe. On en a longuement discuté au Comité des comptes publics la semaine dernière, où j'ai fait une déclaration, où le CN a fait une déclaration, et le ministre également. La meilleure réponse que je pourrais vous donner à ce sujet, monsieur Benjamin, serait de lire la transcription du Comité des comptes publics, toute cette affaire y est expliquée. Pour répondre brièvement, on ne nous a pas consulté sur le refinancement du CN.

M. Benjamin: Vous ne l'avez pas été.

M. Benson: Nous n'avons pas été consultés.

M. Benjamin: Est-ce que la CCT a l'impression que le vérificateur général a ou non raison lorsqu'il prétend qu'il y a eu double paiement?

M. Benson: Je préférerais que vous lisiez notre déclaration. Vous répondre simplement de mémoire est très difficile. Nous

[Text]

We stopped payment when the \$53 million had been paid. There were claims for quite a large amount extra. We refused to pay it, so we in effect caused the little bit of fuss that is going on presently by stopping payment. But I would not like to take on the position of a judge at this point, to say who was absolutely right in the negotiation of a deal we had no part in negotiating.

• 1005

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I should like to talk, as well, about the staff report on the comparison approach to Amtrak and VIA.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. I am sorry, Mr. Corbin. On a point of order, I was just wondering if we could ask Dr. Heads if he could give us a . . . This analysis is for what year? 1976 or 1977?

Mr. Heads: No, this is for 1980.

Mr. Benjamin: 1980. I was wondering if we could ask Dr. Heads to request more work from the commission. I think it would be useful to the committee if we could have an update for 1981, or later on, for 1982, on the comparisons between Amtrak and VIA Rail.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Benjamin: And also, put me down for second round.

The Chairman: Will do.

Mr. Benson: I hope you are going to increase our budget so that we can do it.

Mr. Heads: There is no difficulty in doing this, Mr. Chairman, but we could not deliver on 1981 before the end of this year. This is partly a reflection on our present workloads, but also partly a reflection on the fact that there are inevitable time gaps in analysing 1981. We are not in as advanced a position for 1981 as we were in 1980, when the committee made its original request.

The Chairman: Thank you, Mr. Heads.

Mr. Corbin: On the study we have been talking about this morning, I have the distinct impression when going over it, and I did in some detail, that the authors of the study are not quite sure about the validity of their own conclusions. Is that a correct assumption on my part?

Mr. Heads: As Mr. Benson pointed out earlier, costing is not an exact science. But I think, when we reach the conclusion on page 6 of the report, that the difference between the U.S. costing concept and the VIA costing concept was in the range of \$30 to \$40 million which would fall by \$5 million if they were to adopt the more generous incentive payments. We are very confident that this conclusion is correct, and we believe that the correct figure is near the bottom of the range rather than the top.

[Translation]

avons arrêté le paiement lorsque les 53 millions de dollars ont été versés. On a revendiqué une somme additionnelle très importante. Nous avons refusé de payer, par conséquent, nous sommes un peu responsables de l'agitation présente puisque nous avons arrêté les paiements. Je ne voudrais pas toutefois me poser en juge ici, et déclarer qui avait absolument raison lors de la négociation d'une affaire à laquelle nous n'avons pas pris part.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Moi aussi, je voudrais parler du rapport rédigé par votre personnel et qui compare Amtrak et VIA.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Excusez-moi, monsieur Corbin. M. Heads pourrait-il nous donner . . . Cette analyse porte sur quelle année, 1976 ou 1977?

M. Head: Elle porte sur 1980.

M. Benjamin: Je vois. M. Heads pourrait-il demander à la commission de faire une mise à jour. En effet, les membres du comité trouveraient utile d'obtenir des chiffres comparatifs pour Amtrak et VIA, pour les années 1981 et 1982.

Le président: Monsieur Heads.

M. Benjamin: Je voudrais aussi que vous m'inscriviez au deuxième tour.

Le président: Soit.

M. Benson: J'espère que vous consentirez à augmenter notre budget pour ce travail.

M. Heads: Monsieur le président, nous pourrions très bien vous fournir une mise à jour mais il faudra attendre la fin de cette année, pour les chiffres de 1981. C'est en partie notre charge de travail qui l'exige mais aussi le fait qu'il faut un certain recul pour analyser les chiffres de 1981. Nous ne sommes pas aussi avancés dans notre étude que nous l'étions en 1980, quand le comité a demandé ce rapport.

Le président: Merci, monsieur Heads.

M. Corbin: J'ai parcouru l'étude dont nous avons parlée ce matin et j'ai l'impression très nette que les auteurs ne sont pas très sûrs de la validité de leurs propres conclusions. Est-ce que je me trompe?

M. Heads: Comme l'a dit M. Benson, l'évaluation des coûts n'est pas une science exacte. Quand, à la page 6 du rapport nous présentons notre conclusion, je pense que la différence de coûts, du fait qu'aux États-Unis on emprunte une notion d'évaluation qui n'est pas la même que VIA, représente une fourchette de \$30 millions à \$40 millions, auxquels il faudrait retrancher \$5 millions si nous avions une politique d'encouragement plus généreuse. Nous avons tout lieu de croire que

[Texte]

Mr. Corbin: That is interesting. Are the co-authors of the study presently in the room, Mr. Heads?

Mr. Heads: I am afraid the only person involved in writing this study in the room today is myself.

Mr. Corbin: I see. Did the whole group go down to Washington on January—what was it, 6, 7 and 8—to meet with officials of Congress and Amtrak, or was it a select group?

Mr. Heads: It was Mr. Dawes, Mr. Murray, Mr. Parry and myself.

Mr. Corbin: I see.

Mr. Heads: Mr. Merritt was brought in to give assistance at a later date. So effectively, yes, the whole group went down, sir.

Mr. Corbin: I see. In drafting, in working towards your conclusions, was there unanimity of views as to the form in which they were presented to us?

Mr. Heads: In the final instance, sir, the summary was written by myself. I think there was unanimity of views. Inevitably, on some minor points one has disagreement between members of a study team but, in the case of a research study of this sort, if any member of the study team has strong disagreements, he is given the option of having a disclaimer and no one chose to take that.

• 1010

Mr. Corbin: Was there not a pre-final draft to this one that says that for calendar year 1980 VIA would have saved \$45.1 million, which represents roughly what VIA would save if the Amtrak costing approach were applied in Canada? That, if I may point out, is quite a marginal difference from the figures you used in your own summary of the range from \$30 to \$40 million dollars, which would be lessened if you did take into account the adoption of the more generous American incentives approach.

How do you explain that difference? One is based—if I understand it correctly—on expenses actually paid to the railways, whereas yours is at best a guess estimate. How would you reconcile those two figures?

Mr. Heads: I do not have the earlier draft with me, but I do have that and several other drafts in my filing cabinet back at my office.

We did have one discussion among the people working on this project, and this related essentially to the maintenance of equipment. In actual fact, the maintenance of equipment is carried out by Amtrak in its own facilities—as you know, sir—and the cost of carrying out this maintenance of equipment in its own facilities is higher than the cost being paid by VIA to CN and CP.

[Traduction]

notre conclusion est juste et nous pensons que la différence exacte est plus près de \$30 millions que de \$40 millions.

M. Corbin: C'est intéressant. Est-ce que les co-auteurs de l'étude sont actuellement dans la salle?

M. Heads: Je suis la seule personne ici présente qui ait participé à la rédaction de l'étude.

M. Corbin: Je vois. Est-ce que tout le groupe est allé à Washington, les 6, 7 et 8 janvier dernier pour rencontrer les représentants du congrès et de Amtrak? Vous y êtes-vous rendus en groupe réduit?

M. Heads: M. Daws, M. Murray, M. Parry et moi-même faisons partie de la délégation.

M. Corbin: Je vois.

M. Heads: On a ensuite fait venir M. Merritt pour nous prêter main forte. On peut donc dire que tout le groupe y est allé.

M. Corbin: Je vois. Les conclusions de cette étude ont-elles fait l'unanimité des auteurs? Étiez-vous tous d'accord sur la façon de nous les présenter?

M. Heads: J'ai moi-même rédigé le résumé du rapport. Je pense que nous étions tous d'accord. Inévitablement, il y a des points mineurs qui ne ralliaient pas l'opinion de tous les membres de l'équipe. Cependant, dans le cas d'un rapport de recherche de ce genre, si un membre de l'équipe adopte un point de vue contraire ferme, il y a toujours la possibilité de rédiger un rapport minoritaire mais aucun d'entre nous n'a exercé ce privilège.

M. Corbin: N'y a-t-il pas eu une ébauche du rapport, antérieur au rapport définitif, indiquant que pour l'année civile 1981, VIA aurait épargné 45.1 millions de dollars si la notion d'évaluation des coûts de Amtrak était appliquée au Canada? Ce chiffre est bien supérieur au chiffre que l'on trouve dans votre résumé, où vous dites que la différence serait de l'ordre de 30 à 40 millions de dollars, et moindre si nous adoptions ici les programmes d'encouragement américains qui sont plus généreux.

Comment expliquez-vous cette différence? D'une part, nous avons le chiffre représentant les dépenses dont on défraie les sociétés de chemins de fer, alors que le chiffre que vous citez n'est qu'une estimation grossière. Comment expliquez-vous ces deux chiffres?

M. Heads: Je n'ai pas entre les mains les ébauches précédentes mais je les ai à mon bureau.

La différence s'explique essentiellement par l'entretien de l'équipement. En fait, Amtrak a ses propres installations d'entretien de l'équipement, comme vous le savez. Cependant, il lui en coûte plus cher que VIA qui a recours aux installations du CN et du CP.

[Text]

Now, the study team had some argument as to whether we should be costing this on the assumption that VIA would have an opportunity to have its equipment maintained in railway-contracted facilities at costs as low as Amtrak. My view on this was that we should be comparing VIA's costs with Amtrak costs as Amtrak actually incurred them, and not on the hypothetical assumption that Amtrak could have its maintenance carried out by contracting railways.

In actual fact, sir, we had some difficulty understanding from our conversations with Amtrak as to why they decided to go to their own facilities. In principle, this would seem to be an irrational decision, because it costs more to do it in your own facilities than to have it done by the contracting railways under the terms of the Amtrak contracts.

Mr. Corbin: They had the facilities in any case, did they not?

Mr. Heads: They did not have them originally. I think I would like to consult with my colleagues, but I suspect one of the main reasons they were forced to do this was because of the bankruptcy of the Penn Central.

Mr. Corbin: In any case, Mr. Chairman, I still find it hard to reconcile the original suggestion contained, as I say, in a draft report that savings for VIA would be along the lines of \$45 million, and not in the range of one third less, as suggested by the witness this morning. I am sure we would want to pursue that a little longer. It points out the difficulty everybody has in arriving at some hard figures.

I am a neophyte when it comes to methodology and terminology; it is, in itself, a brain-breaking exercise to go through this report and simply attempt to put a handle on the concepts you use. I wish, for example, you had defined more clearly and more thoroughly the definitions you used, with better sets of examples. Not too many people out there understand this thing, with the exception of maybe Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have some problems.

• 1015

Mr. Corbin: I do not think their report is really that useful to the committee, inasmuch as it leaves so many unanswered questions, inasmuch as it leaves so many things hanging up in the air. Some of the views are subjective. Some of the conclusions are, at best, estimates. I do not think this committee will ever, on the basis of the contents of this report, Mr. Chairman, arrive at a satisfactory conclusion that we are getting our money's worth.

What is more distressing, Mr. Benson, is that there seems to be a little game going on. The Canadian public owns CN, or the government does. The government owns VIA Rail in a sense. We have contract arrangements with them. You are part of the government apparatus. I find it hard to believe that there is not more co-operation among these Crown corporations and agencies to get down once and for all to the job of coming out with some hard facts and figures that this committee can use.

[Translation]

Les auteurs de l'étude se sont demandés si on ne devrait pas calculer ce coût d'entretien de l'équipement comme si VIA louait des installations d'entretien aux États-Unis, ce qui signifierait que ces coûts d'entretien seraient moins élevés. Pour ma part, j'ai prétendu que si on comparait les coûts de VIA et ceux de Amtrak, il fallait que ce soit les coûts véritables et non pas en supposant que Amtrak a la possibilité de louer des installations d'entretien, solution qu'elle n'a pas choisie.

Je dois vous avouer que nous avons eu du mal à comprendre pourquoi Amtrak a choisi d'avoir ses propres installations d'entretien. En principe, cette décision est illogique, car cela lui revient plus cher que si elle avait recours aux installations des sociétés de chemins de fer.

M. Corbin: Amtrak avait ses propres installations, de toute façon, n'est-ce pas?

M. Heads: Au départ, non. Il me faudrait consulter mes collègues mais je suppose qu'un des facteurs qui expliquerait cela serait la faillite de la Penn Central.

M. Corbin: Monsieur le président, j'ai du mal à comprendre pourquoi dans une ébauche précédente on indiquait que VIA pourrait épargner jusqu'à 45 millions de dollars alors que dans le rapport définitif, les chiffres sont inférieurs d'un tiers. Je suis sûr que nous voudrions approfondir cela. Cela semble indiquer qu'il est difficile d'obtenir des chiffres précis.

Pour ma part, je suis un débutant quand il s'agit de méthodologie et de terminologie. Je me suis creusé les méninges à la lecture de ce rapport pour comprendre les notions qu'il renferme. J'aurais souhaité que vous définissiez plus précisément les termes utilisés, que Vous donniez plus d'exemples. Très peu d'entre nous pouvons comprendre d'emblée toutes ces questions, à l'exception peut-être de M. Benjamin.

M. Benjamin: J'ai du mal aussi.

M. Corbin: Ce rapport n'est pas vraiment utile aux membres du comité car il laisse trop de questions sans réponse, trop de choses en suspens. Certaines des vues qu'il renferme sont subjectives. Certaines des conclusions ne sont que des estimations. Le rapport ne permet pas aux membres du comité de conclure de façon probante que nous en avons pour notre argent.

Monsieur Benson, il y est encore plus déroutant de constater qu'il semble que l'on joue sur les mots. La population canadienne est propriétaire du CN, ou bien c'est le gouvernement. Le gouvernement est propriétaire de Via Rail, jusqu'à un certain point. Il y a des accords conclus entre les deux sociétés. Vous faites partie de l'administration gouvernementale. Je m'étonne de constater qu'il n'y a pas plus de coopération entre ces deux sociétés de la Couronne et les autres organismes

[*Texte*]

I think that bureaucracy, by its very nature, tends to complicate things, and this surely is one hell of a good example of what is going on. It is not at all helpful to members of Parliament.

Now, Dr. Heads, in your historical description of events and in your description of your relation of the facts as to where the authority lies in the U.S. as opposed to Canada, you do say that Congress is the main policy-maker when it comes to railway passenger policy in the States. Now the equivalent of Congress in Canada would be what?

Mr. Heads: It would be Parliament.

Mr. Corbin: It would be Parliament. Who effectively is the main policy-maker in Canada right now— at this stage—with respect to passenger train services?

Mr. Heads: The government.

Mr. Corbin: But who in the government?

Mr. Heads: The Minister of Transport, presumably.

Mr. Benson: The government is the Cabinet.

Mr. Corbin: You have that experience, Mr. Benson. I appreciate that. The government is the Cabinet, but the Minister of Transport takes all initiatives and suggestions and proposals to Cabinet. In a sense, Cabinet is ultimately responsible for stamping the policy, but who develops the policy?

Mr. Benson: If one is speaking in transport, I would think—and here I am only speculating as an onlooker, not being intimately involved in this—that various departments of government would be interested in what is done with respect to, for example, passenger service. I am sure that the treasury is interested, that Treasury Board is interested, that the national railway is interested, that the Minister of Transport is interested, and that VIA Rail is interested. But these are all on the government side, and ultimately the decision has to be made by the government, which is, in my definition, the Cabinet. Cabinet is the government; Parliament is the controlling body.

Mr. Corbin: Would you think it is beyond your wildest dreams that a committee of Parliament, joint or House of Commons singly, could one day develop a transportation policy?

Mr. Benson: Here again, you are asking me to speculate; and my speculation in my old age is that more and more one will find policy coming out of parliamentary committees. At least, there has been a great deal more of this in more recent years since the days when I was involved. The ultimate decisions, of course, have to be made by the government which is responsible to Parliament.

Mr. Corbin: I appreciate that—

The Chairman: Four minutes.

[*Traduction*]

gouvernementaux pour qu'une fois pour toute on fournisse aux membres du comité des faits et des chiffres précis.

La bureaucratie, de par sa nature, tend à compliquer les choses mais nous en voyons ici un exemple flagrant. Le rapport n'est pas du tout utile aux députés.

Monsieur Heads, dans votre description historique des faits, dans la comparaison que vous faites entre le Canada et les États-Unis du point de vue de l'autorité, vous dites qu'aux États-Unis, c'est le congrès qui a la principale responsabilité d'élaborer les politiques du service voyageurs. Quel est l'équivalent du congrès au Canada?

M. Heads: Le Parlement.

M. Corbin: En effet. Mais qui effectivement au Canada a actuellement la responsabilité en matière de services ferroviaires voyageurs?

M. Heads: Le gouvernement.

M. Corbin: Mais qui au gouvernement?

M. Heads: Je suppose que c'est le ministère des Transports.

M. Benson: C'est le Cabinet qui est le gouvernement.

M. Corbin: Vous en savez quelque chose, monsieur Benson. C'est bien le Cabinet qui gouverne mais le ministre des Transports présente toutes les initiatives et propositions au Cabinet. Jusqu'à un certain point, c'est le Cabinet qui met le sceau sur les politiques. Qui élabore ces politiques?

M. Benson: Je ne puis vous donner que l'opinion d'un observateur mais je suppose que divers ministères s'intéressent par exemple à ce qui se passe du côté du service voyageurs. Je suis sûr que le Conseil du trésor, le CN, le ministre des Transports et Via Rail, ont leur mot à dire. C'est donc dans chacun des cas le gouvernement, et la décision ultime est prise par le gouvernement, c'est-à-dire le Cabinet. Le Cabinet est le gouvernement et le Parlement ne fait que surveiller.

M. Corbin: Pensez-vous qu'il est tout à fait farfelu d'envisager qu'un comité du Parlement, mixte ou de la Chambre des communes, puisse un jour élaborer une politique des transports?

M. Benson: Une fois de plus, je ne puis que spéculer. Plus je vieillis, plus je me dis que ce sont les comités parlementaires qui élaboreront les politiques à l'avenir. En effet, ces dernières années, on a pu constater cela, ce qui n'était pas le cas quand j'étais en politique. Certes, la décision est prise en dernier recours par le gouvernement qui est responsable devant le Parlement.

M. Corbin: Je comprends cela . . .

Le président: Il ne vous reste que quatre minutes.

[Text]

• 1020

Mr. Corbin: Four minutes. The legislative initiative has to be taken, in most cases, by the government, who approve by it to some extent.

I want to come back to the report. On page 47 you state in the second paragraph:

... the Canadian concept of long-run variable costs is that the Canadian methodology includes an allowance to CN and CP for cost of capital, depreciation, property taxes and general administration, but only insofar as these would not be incurred if all rail passenger services were discontinued.

I underscore the word, all.

On page 25 or 26 you come back to that same idea.

There has been a reduction of roughly 20 per cent of the rail passenger services in the country effective November 15, 1981. Will that in any way affect CN and CP billing to VIA Rail in your estimation? Will that significantly reduce...? Would it have the effect of reducing by about 20 per cent the cost that I referred to: capital depreciation, property, and general administration? If not, why not?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: You appreciate, sir, that we have only audited up to 1979, and are currently auditing 1980. But I would expect that this would have a substantial effect, particularly on cost of capital related to maintenance of way, and cost of capital relating to stations. It should have a *pari passu* effect of the same percentage order that we specified, sir.

In the case of administration, it would also have an effect, but probably less than the proportionate effect.

Mr. Corbin: I will have to read the record to understand what you are saying. Could you put it in plain English?

Mr. Heads: I will try.

In response to a earlier comment you made, sir, that perhaps we should give more examples and write the report in simpler terms, I will do my utmost to respond to this when we do the update later which Mr. Benjamin has asked for. We did attempt to do that, but I think if we did not succeed, we will try further.

If I can answer the question that you have just posed. You have said, would a 15 to 20 per cent reduction in service result in a 15 to 20 per cent reduction in the costs assessed to VIA in respect of cost of capital depreciation and so on? My response is that for a 15 per cent reduction in service, the reduction in costs would not be as much as 15 per cent, but I would imagine it would be of the order of 12 per cent. In other words, very near to that figure.

Mr. Corbin: I would suspect it would be less.

The Chairman: Your final question, Mr. Corbin.

[Translation]

M. Corbin: Très bien. Dans la plupart des cas, il faut une initiative législative du gouvernement, ce qui suppose qu'il l'approuve.

Je voudrais revenir au rapport. A la page 56 vous dites, au dernier paragraphe:

La méthode canadienne des coûts variables et à long terme réside dans le fait que la méthode canadienne inclut le dédommagement de CN et CP pour le coût du capital, de la dépréciation, les impôts fonciers et l'administration générale, mais seulement dans la mesure où ces frais ne seraient pas engagés si tous les services voyageurs étaient suspendus.

Je voudrais souligner le mot «tous».

A la page 25 ou 26 vous revenez à la même notion.

Il y a eu une réduction d'environ 20 p. 100 des services voyageurs depuis le 15 novembre 1981. D'après vos évaluations, la facture du CN et du CP à VIA Rail en sera-t-elle diminuée de façon importante? Est-ce que les coûts que j'ai cités, le capital, la dépréciation, les impôts fonciers et l'administration générale diminueront de 20 p. 100 également?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Nous n'avons vérifié que les années jusqu'à 1979, et nous sommes en train de vérifier 1980. Je pense que cette réduction aura une incidence importante, surtout du point de vue du coût du capital relié à l'entretien et aux gares. Il y aura dans ces cas-là une diminution proportionnelle des coûts.

Pour ce qui est de l'administration, il y aura certainement une diminution mais elle sera probablement moindre.

M. Corbin: Il faudra que je lise le compte rendu pour comprendre ce que vous dites. Pouvez-vous l'expliquer simplement?

M. Heads: Je vais essayer.

Tout à l'heure, vous avez dit que nous aurions dû donner plus d'exemples et que le rapport aurait dû être écrit en termes plus simples. Quand nous ferons la mise à jour qu'a demandée M. Benjamin, nous y veillerons. Nous avons essayé de le faire dans ce cas-ci, mais je constate que nous n'avons pas réussi.

Pour répondre à la question que vous venez de poser, vous me demandez si une réduction de 15 à 20 p. 100 du service résulterait en une réduction de 15 à 20 p. 100 des coûts imputés à VIA pour ce qui est de la dépréciation du capital, etc. Eh bien, une réduction de 15 p. 100 du service ne se traduira pas par une réduction égale des coûts. Il s'agirait plutôt d'une réduction de 12 p. 100 des coûts, ce qui est très près.

M. Corbin: Je soupçonne que c'est encore moins.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Corbin.

[Texte]

Mr. Corbin: All right.

Mr. Benjamin: There goes that \$100 million savings right out the window.

Mr. Corbin: Put me on the second round. In case we do not get there, I would like to come back to the policy formulation matter which I raised earlier with Mr. Benson. I would like to ask Mr. Benson if he wishes to comment at this time on this committee's report on the domestic air carrier policy?

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: The only comment I could make is that I thought it was a very well prepared report with very interesting and timely ideas contained in it. We have been analysing the report, and the results of its implementation, and have been requested by the Minister of Transport to submit our comments on the committee's report to him. Pending that, I would not like to make further comments to the committee other than to congratulate them on what I think was a job very well done. It appears to me to be an indication of the question raised earlier of the involvement of committees in policy formulation.

• 1025

Mr. Corbin: Mr. Chairman, would Mr. Benson, in all candor, tell us if he would welcome an initiative on the part of the government to refer to this committee the total VIA Rail situation? The objective would be that this committee then would study all facets of the VIA Rail operations, the contractual arrangements, the billing, your own costs of determination, methodologies and what have you; that is, acquire a total overview with the purpose of then reporting back to the government our recommendations.

Mr. Benson: I think to do all the things you just mentioned, this committee would do nothing else for a very long period of time, particularly with respect to the costing data. I think the best way of getting a new look at the costing data is for the commission itself to proceed with public hearings and collect a lot of evidence, after which the committee could look at the results with regard to costs. I think all the provinces are interested in this.

Mr. Corbin: But that course you just mentioned, Mr. Benson, surely is top heavy. It is its own risk, lengthy—I think it would take a lot of your time and a lot of your own personal time. Do you not think this committee has some ability for getting to critical points much faster, not being burdened by all sorts of bureaucratic and internal policy matters, as they pertain to the MOT establishment, Treasury Board, and what have you? Do you not think that committees by their nature have an ability to get at the facts faster?

Mr. Benson: Yes. Here I was referring specifically to the costing order, and I will be pleased to send you a copy of it so that you can anticipate the difficulties in producing a new

[Traduction]

M. Corbin: Très bien.

M. Benjamin: Voilà ce qui arrive aux économies de 100 millions de dollars.

M. Corbin: Inscrivez-moi au deuxième tour. Au cas où nous ne nous rendions pas jusque là, je voudrais revenir à la question de la formulation des politiques dont j'ai parlé tout à l'heure avec M. Benson. M. Benson pourrait-il nous dire s'il a des remarques à faire concernant le rapport que le comité a préparé sur la politique de transport aérien intérieur?

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Je peux seulement dire que c'est un rapport extrêmement bien documenté qui renferme des idées fort intéressantes et bien à propos. Nous avons analysé le rapport, le résultat de la mise en application éventuelle de ses recommandations et, à la demande du ministre des Transports, nous présenterons nos commentaires. Cela dit, je ne tiens pas à ajouter quoi que ce soit sauf mes félicitations aux membres du comité car je pense que c'est du beau travail. J'estime que c'est là un exemple de la tâche que pourrait accomplir les comités dans la formulation des politiques.

M. Corbin: Monsieur le président, M. Benson pourrait-il nous dire s'il verrait d'un bon oeil que le gouvernement renvoie à ce comité toute la question de la situation de Via Rail? Ainsi, le comité pourrait étudier tous les aspects des opérations de Via Rail, les ententes contractuelles, la facturation, sa détermination et ses méthodologies des coûts, et ainsi de suite. Ainsi, le comité ferait une étude exhaustive et ferait rapport au gouvernement de ses recommandations.

M. Benson: Si le comité faisait tout ce que vous venez d'énumérer, il faudrait qu'il s'attelle exclusivement à cette tâche, pendant très longtemps, surtout en ce qui a trait aux données sur les coûts. La meilleure façon de reprendre toute cette question des coûts serait que la Commission elle-même tienne des audiences publiques, recueille des témoignages, après quoi le comité pourrait se pencher sur les résultats quant aux coûts. Je pense que les provinces s'intéressent à la question.

M. Corbin: Ce que vous proposez, monsieur Benson, accaparerait le temps de la Commission. C'est un chemin long et périlleux. Qui plus est, cela exigerait beaucoup de votre propre temps. Ne pensez-vous pas que les membres du comité soient en mesure d'atteindre des objectifs cruciaux beaucoup plus rapidement, puisque nous n'avons pas de contraintes bureaucratiques, que nous ne sommes pas soumis à des questions de politiques internes, puisque nous n'avons rien à voir avec le ministère des Transports et le Conseil du Trésor? Nè pensez-vous pas que les comités, de par leur nature, ont la possibilité d'établir les faits beaucoup plus rapidement?

M. Benson: En effet. Je ne songeais ici qu'à la question des coûts et je me ferai un plaisir de vous envoyer un exemplaire des documents que je possède pour vous donner une idée des

[Text]

costing order. That is just one aspect of your original suggestion.

On the other suggestion which has to do with passenger service and VIA Rail, I think from looking at it dispassionately from outside and not even as president of the Canadian Transport Commission, certainly it appears that it would be useful to have as much exposure as possible to the question of passenger service in Canada, where it is going, and what its future is likely to be. So I think the committee would be a very good place to have this matter aired and considered. And also it would be good for taxpayers, after such an airing, to decide whether or not they do want to pay x number of dollars for every passenger who boards a railway train, as compared to them travelling by bus or doing something else.

You know, this is an important matter that is not brought out, I think, to the public enough. I mean the knowledge of just exactly what it costs every member of the public if I decide to get on the train to Montreal.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Benson.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Before I call on Mr. LaSalle, I would like to point out to members of the committee and to our witnesses that normally our session would end this morning at 11 o'clock, if we were to stick strictly to the bloc system. But if our witnesses are able to attend, I would be willing to incur the wrath of the Whip by extending the session beyond 11 o'clock. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Also, if I see a quorum this morning, I will interrupt whoever happens to be asking questions at the time, to put the question on the estimates. I just wanted to give you that advance notice.

Monsieur La Salle, 15 minutes, s'il vous plaît.

M. La Salle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureux d'avoir l'occasion de poser quelques questions sur deux sujets qui intéressent M. Benson. Je dois lui dire que les finances publiques du Canada ne vont pas mieux depuis qu'il est parti.

Monsieur Benson, je voudrais tenter d'éclaircir un peu une vieille coutume, soit celle des billets d'avion émis par des sociétés d'aviation aux députés au Parlement et à des fonctionnaires. Nous savons parfaitement bien qu'il existe une directive pour les titulaires de charges publiques concernant les conflits d'intérêts.

• 1030

Je me souviens qu'en 1976, le premier ministre avertissait les titulaires de charges publiques d'éviter les situations de conflits d'intérêts, et cette note s'adressait aux ministres et fonctionnaires. Elle touche donc directement la direction de la Commission canadienne des transports qui profite également de laissez-passer de lignes aériennes.

[Translation]

difficultés que recèlent toute entreprise d'établissement des coûts. Ce n'est là qu'un aspect des questions que vous voudriez étudier.

Pour ce qui est du service voyageur et de Via Rail, je vous donnerai mon opinion à titre d'observateur, et non pas à titre de président de la Commission canadienne des Transports. Il serait certainement utile de placer très haut dans l'ordre du jour, la question du service voyageur au Canada, actuellement et à l'avenir. Je pense que le comité est tout à fait indiqué pour fouiller cette question. Cela serait certainement fort utile du point de vue des contribuables, qui pourraient décider, devant les faits, s'il est opportun de dépenser X dollars par voyageur comparativement à ce que coûtent les voyages en autobus ou par un autre mode de transport.

C'est une question fort importante sur laquelle on ne renseigne pas assez le public à mon avis. Il faudrait que le public sache précisément ce qu'il en coûte au contribuable chaque fois qu'un voyageur monte à bord d'un train à Montréal.

M. Corbin: Merci, monsieur le président, monsieur Benson.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Avant de donner la parole à M. La Salle, je voudrais signaler aux membres du comité et à nos témoins que la fin de notre séance est prévue pour 11h00. Si les témoins peuvent rester, je suis prêt à prolonger la séance au-delà de 11h00, même si cela m'attire les foudres du Whip. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Si nous avons le quorum ce matin, j'interromprai celui qui aura la parole, pour mettre les prévisions budgétaires aux voix. Je tenais à vous signaler cela.

Mr. La Salle, 15 minutes, please.

Mr. La Salle: Thank you, Mr. Chairman.

I am happy to have the opportunity to ask a few questions on two matters that are of interest to Mr. Benson. I want to mention to him that public finances in Canada are in no better shape since he has left.

Mr. Benson, I would like to qualify certain points concerning an old tradition by which airline companies give plane tickets to Members of Parliament and certain officials. We know perfectly well that there are conflict of interest rules for those who hold public office.

I remember that in 1976 the Prime Minister advised those who hold public office to avoid conflict of interest situations and his memo was directed to ministers and officials. That includes the executives of the Canadian Transport Commission who also benefit from airline passes.

[Texte]

Monsieur Benson, cette pratique est toujours courante. Pourriez-vous nous dire si ces billets émis à des fonctionnaires ou à des ministres sont conditionnels à leurs travaux quotidiens, c'est-à-dire à leurs responsabilités comme fonctionnaires? Est-ce qu'il y a aussi des billets gratuits d'émis à leur famille, à leur épouse pour fins de vacances ou fins de loisirs? Je pense que vous comprendrez pourquoi je vous pose la question ici au Comité. Il est très difficile d'avoir des réponses claires à la Chambre. Donc, compte tenu de plusieurs remarques faites par le public, je pense que nous, en tant que députés, pour la gouverne du public, nous devons avoir des renseignements venant directement du président de la Commission canadienne des transports.

Mr. Benson: In answer to this question, the airlines do issue a very large number of passes for free or reduced-rate transportation to their employees, to such people as travel agents, and to employees travelling back and forth with respect to their duties. They have a policy for issuing these passes. They are issued under permission of the Canadian Transport Commission for a percentage, based on the volume of air traffic, which they may use for promotional purposes. That is a general reply.

To become more specific with regard to passes issued annually, the so-called passes that permit people to fly at any time, as I recall—and here I am just taking it off the top of my head. I can get more data for my hon. friend, if he wishes. The members of the Cabinet, the Leader of the Opposition, the Leader of the New Democratic Party, and a few other people who are in Parliament have these. In addition, members of the Canadian Transport Commission have similar passes, which are issued on the basis that they should be on the airlines finding out what is going on. My view is that they have to fly on the airlines in order to carry out their duties as members of the Canadian Transport Commission and find out what is going on. If they do not do it on the basis of a pass, they would do it on the basis of the government paying for it and it coming out of the general funds of Parliament. One of the great difficulties I have with regard to individual members of the commission is getting them onto airlines enough in order to find out what is happening on the airlines which they are regulating.

We moved on from that question to the question of other members of Parliament. I am not sure, whether Speakers have passes as well. No spouses, to my knowledge—it is off the top of my head again, I was not expecting this question—have passes issued to them; that is, blanket passes. Passes may be issued to them from time to time with respect to their spouses, as requested by ministers. I have really no control over this. This would be done by the airline, in the percentage of passes they are issued.

With respect to the members of the Canadian Transport Commission, our general rule has been, in the case of dependents, one pass per year on each of the major airlines. Air Canada and CP may be applied for by each member of the commission—one pass per year for each dependent. In my

[Traduction]

Mr. Benson, that practice still prevails. Could you tell me if those tickets given to officials or ministers are conditional to their daily work or their responsibilities as officials? Is there also free tickets given to their family or their spouse for vacation purposes? I think you understand why I am asking this question in committee. It is very hard to obtain clear answers in the House. Therefore, in light of several comments made in public, I think that as members of Parliament, for the benefit of the public, we ought to have that information directly from the president of the Canadian Transport Commission.

M. Benson: Les compagnies aériennes donnent un grand nombre de laissez-passer permettant à leurs employés de voyager gratuitement ou à taux réduit, et elles en donnent également aux agents de voyage, de même qu'aux employés qui voyagent pour leur travail. Elles ont une politique sur l'émission de ces laissez-passer. Elles ont la permission de la Commission canadienne des transports et peuvent donner un nombre de laissez-passer exprimés en pourcentage du volume de trafic et dont elles disposent à des fins de publicité. Voilà donc une remarque générale sur la question.

Pour ce qui est des laissez-passer annuels permettant à des gens de voyager en avion n'importe où, si je me souviens bien... je puis obtenir des renseignements plus précis. Je sais que les membres du Cabinet, le leader de l'opposition, le leader du Nouveau parti démocratique et d'autres parlementaires bénéficient de ces laissez-passer. En outre, les membres de la Commission canadienne des transports ont des laissez-passer semblables, car on suppose qu'il leur faut voyager en avion pour se rendre compte de la situation. A mon avis, il n'est que juste qu'ils voyagent en avion, dans l'exercice de leurs fonctions à titre de membres de la Commission canadienne des transports afin d'être au courant de la situation. S'ils n'avaient pas de laissez-passer, c'est le gouvernement qui payerait et il faudrait que ce soit imputé à un poste budgétaire. J'ai beaucoup de mal à m'arranger pour que les membres de la Commission voyagent suffisamment en avion afin de se rendre compte de la situation car finalement, ce sont eux qui sont responsables de la réglementation.

Pour ce qui est des autres députés, je ne sais pas si les orateurs ont des laissez-passer également. À ma connaissance, il faudrait le vérifier, les conjoints n'ont pas droit à des laissez-passer généraux. De temps à autres, des laissez-passer peuvent être donnés aux conjoints, si le ministre en fait la demande. Je n'ai absolument rien à dire là-dedans. Ce sont les compagnies aériennes qui doivent s'arranger pour ne pas dépasser un certain pourcentage de laissez-passer.

Pour ce qui est des membres de la Commission canadienne des transports, notre règle générale est de permettre un laissez-passer par année pour la famille, permettant de voyager avec chacune des 30 sociétés aériennes, c'est-à-dire Air Canada excepté. D'après ce que j'ai pu constater, cette règle n'a jamais

[Text]

looking at this, that has never been exceeded. I do not know, with respect to members of Parliament, how many passes they get, because I do not have that data available. And I am not even sure that the airlines could turn it out of their computers. Here, we are talking basically of Air Canada and CP Air.

• 1035

I think there are a few other public servants—here again I am picking it out of my head without looking at the details—the Deputy Minister of Transport, the chief of the air transport section of the ministry, director of air transport, have passes on Air Canada and CP, as I recall, as part of their duties.

That, generally, is the situation, as I recall. But, to my knowledge, no wives or dependants of any kind have passes which entitle flight at any time.

M. La Salle: Monsieur Benson, pourriez-vous affirmer qu'aucun de vos commissaires n'a reçu une invitation à accepter des billets gratuits par des compagnies telles que C.P. et Air Canada pour des fins autres que celles du travail quotidien que le commissaire doit effectuer chaque jour?

Mr. Benson: Well, each of the commissioners has an Air Canada pass. How he uses that, I cannot tell. I have no record of how he uses that pass, the same as I have no record of how the President of Air Canada uses his pass—there is no record kept of that by the commission.

M. La Salle: On nous a fait certaines remarques, et vous nous dites que les épouses n'ont pas droit à des billets gratuits.

Mr. Benson: No, that is the general pass. And I indicated to you the policy of the Canadian Transport Commission, where dependants are entitled to not more than one pass per annum. That is not a general pass, that is one specific pass for a specific flight.

M. La Salle: Pour ce qui des trois dernières années, je n'irai pas plus loin, est-ce que l'on pourrait avoir un rapport sur les billets qu'ont reçus les commissaires de la Commission canadienne des transports? À quelles fins ces billets ont-ils été utilisés? Enfin, pourrait-on savoir si ces commissaires étaient accompagnés de leur famille ou de leur épouse?

Mr. Benson: Yes, I think I could make that immediately available to you. I have the information in which I compiled the record of the Canadian Transport Commission over a period of time. In no case was the number of passes issued to dependants of commissioners more than the one per annum. I can give you that assurance. In the majority of cases, they are far less than that.

I looked at my own case, for example, and in the eight years, which some member of Parliament was raising a fuss about and I was rather disdainful of, in the total eight-year period I had four passes issued to me for dependants.

M. La Salle: Par exemple, si une compagnie comme C.P. offrait des billets pour fins de vacances à un de vos fonctionnaires, avec sa famille, avec son épouse ou tout seul, est-ce que vous verriez cette invitation comme étant un danger en ce qui

[Translation]

été enfreinte. Je ne sais pas à combien de billets les membres du Parlement ont droit, ce sont des renseignements que je n'ai pas. Je ne sais même pas si les compagnies aériennes auraient cela sur leurs ordinateurs. Je rappelle surtout d'Air Canada et de CP.

Il y a également un certain nombre de fonctionnaires, et là encore je vous dit cela de mémoire, le sous-ministre des Transports, le chef de la section des transports aériens du ministère, le directeur des transports aériens qui ont droit à des billets sur Air Canada et sur CP, cela va avec leur poste, si je me souviens bien.

En règle générale, telle est la situation. Mais, que je sache, les conjoints ou la famille n'ont jamais droit à des billets d'avion gratuits.

Mr. La Salle: Mr. Benson, are you absolutely positive that none of your commissioners has ever been invited to accept passes from CP Air and Air Canada for reasons other than their normal duties as commissioners?

M. Benson: Tous les commissaires ont un laissez-passer d'Air Canada. Mais je ne peux pas vous dire comment ils s'en servent. Je n'ai rien sur la façon dont cette carte est utilisée pas plus que je ne sais comment le président d'Air Canada utilise la sienne—la commission n'a rien à ce sujet.

Mr. La Salle: We hear representations and now you are telling us that wives do not get free passes.

M. Benson: Non, je parle du laissez-passer universel. Je vous ai dit que la politique de la Commission canadienne des transports était d'accorder à la famille un billet gratuit par année au maximum. Il ne s'agit donc pas d'un laissez-passer universel mais d'un billet pour un vol donné.

Mr. La Salle: Concerning the last three years, I am not going back any further, could you give us a report on all the passes given to commissioners of the Canadian Transport Commission? What were they used for? Finally, could you tell us whether the commissioners were with their wives or family?

M. Benson: Oui, je devrais pouvoir vous donner cela immédiatement. Cela figure dans un dossier de la Commission canadienne des transports. De toute façon, les billets émis à l'intention des familles des commissaires n'ont jamais dépassé un par année. Je peux vous l'assurer. Dans la majorité des cas cette limite n'est même pas atteinte.

Je réfléchis à mon propre cas, par exemple, sur les huit ans qui ont soulevé une telle agitation chez certains députés—agitation dont je me suis fort peu inquiété d'ailleurs—j'ai demandé 4 billets pour ma famille.

Mr. La Salle: For example, if a company like CP Air were to offer free vacation passes to one of your public servants, with his family, his wife or himself alone, would you think there is a danger of conflict of interest?

[Texte]

a trait à la règle des conflits d'intérêts par rapport aux responsabilités de vos commissaires?

Mr. Benson: No. The commissioners having their passes—I look upon this as a matter of right. It is their job to be on airlines and flying around the country to find out what is going on in the airlines.

With respect to their wives, this is a matter of entitlement established by the commission, that we agree to the issue of one pass per annum. It is not a matter of going hat-in-hand: Would you issue a pass to CP or Air Canada? So there is no obligation whatsoever of commissioners to Air Canada or CP in this regard.

M. La Salle: Et vous reconnaissez . . .

Mr. Benson: You do not go and ask, will you give me one? It is issued as a matter of right. And it is one per annum.

• 1040

Now, I cannot tell you how many are issued for members of the Cabinet, or the vice-president of the commission, or myself, offhand.

M. LaSalle: Et vous reconnaissez que le commissaire peut utiliser ce billet pour fins de vacances comme pour fins de travail?

Mr. Benson: I have no control over the use of the pass. If it is used for a holiday, I suppose one could say a member of Parliament may use his trip ticket for a holiday, as well. Really, I have no control over that, the same as I have no control over how the vast number of people in the airlines who have a pass—or directors of one airline having passes on another airline—use them. There is no method of control over that, other than the common sense of the person involved.

M. LaSalle: Alors, vous pouvez affirmer que, selon vous, cette pratique n'a jamais, en aucun temps, fait l'objet d'un conflit d'intérêts. Dans votre esprit, il n'y a aucun conflit d'intérêts pour vos fonctionnaires vis-à-vis de cette pratique de l'émission des permis?

Mr. Benson: Yes, that certainly is my view. I would extend that to the leader of the opposition and the members of the Cabinet, and the leaders of other parties; I think there is no conflict of interest arising out of getting something as a matter of right where the airline is not—it is there; it is not a matter of "it would be there if you do something for us" sort of thing. I do not think that is the case.

The Chairman: I wonder if I can put a supplementary, Mr. LaSalle?

Is there any difference, Mr. Benson, in the type of pass we are talking about with regard to the airlines and the use of it, and the pass members have on the railroads?

Mr. Benson: No.

[Traduction]

M. Benson: Non. Pour moi, les laissez-passer qu'on donne aux commissaires sont un droit. C'est leur travail d'emprunter les lignes aériennes, de voyager dans tout le pays pour savoir ce qui s'y passe.

Quant à leurs épouses, c'est un droit reconnu par la commission: nous acceptons d'émettre un billet par année. Il n'est pas question d'aller mendier un billet à CP ou à Air Canada. Autrement dit, les commissaires n'ont aucune obligation envers Air Canada ou CP.

Mr. La Salle: And you admit . . .

M. Benson: Il n'est pas question d'aller demander: voudriez-vous m'en donner un? Ils ont droit à ces billets. Un par année.

Maintenant, je ne peux pas vous dire combien de billets sont émis à l'intention des membres du Cabinet, du vice-président de la commission ou de moi-même, il faudrait que je m'informe.

Mr. LaSalle: And do you think that any commissioner can use his pass for vacation purposes as well as for work purposes?

M. Benson: Je n'ai aucun contrôle sur l'usage qu'on en fait. Si on s'en sert pour des vacances, on pourrait dire aussi qu'un député peut se servir de ces billets pour des vacances également. En fait, je n'ai aucun contrôle sur cela, pas plus que je ne peux contrôler tous les employés des compagnies aériennes qui ont droit à des billets, ou les directeurs d'une compagnie qui obtiennent et utilisent des billets d'autres compagnies. Il n'y a pas moyen de contrôler ce genre de chose, on peut seulement espérer que les intéressés ont suffisamment de bon sens.

Mr. LaSalle: In that case, you can not say without any reservations that this kind of thing has never been responsible for conflict of interests. Yourself, you do not see any conflict of interest when these passes are issued to your public servants?

M. Benson: Absolument pas, c'est mon opinion. Elle vaut d'ailleurs tout autant pour le chef de l'opposition et les membres du Cabinet ainsi que les chefs des autres partis. A mon sens il n'y a pas de conflit d'intérêt dans la mesure où il s'agit d'un droit et non pas d'une faveur accordée par les compagnies aériennes. Voilà la façon dont je vois les choses.

Le président: Monsieur LaSalle, vous me permettez une question supplémentaire?

Monsieur Benson, est-ce qu'il y a une différence entre le genre de laissez-passer émis par les compagnies aériennes et la façon dont ils sont utilisées et les laissez-passer de chemin de fer des députés?

M. Benson: Non.

[Text]

The Chairman: Particularly if VIA accepted the rail pass as statutory and the air pass is regulatory, I guess?

Mr. Benson: Yes. No, I would think not. You know, as a member of Parliament I had a pass on the railway. One could use the pass; no one checked to see how you used the pass. You used your common sense in how you used the pass. I think that is the case, and members of Parliament, by statute, have a pass on the railways.

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. LaSalle.

M. LaSalle: Merci, monsieur le président. Avez-vous l'impression que toutes les compagnies offrent des billets gratuits?

Mr. Benson: All airline companies issue free tickets, yes. Who they issue them to, I do not know, because it is an authorization by the commission, in bulk. We do not tell them who to issue them to, generally speaking. No, there is no way for us to police this. We say you have so many business promotion passes, and they use them as they see fit.

M. LaSalle: Vous opposeriez-vous, par exemple, à ce qu'une compagnie d'aviation privée décide d'offrir un voyage gratuit à un commissaire, à un de vos fonctionnaires, simplement pour...

Mr. Benson: No. Quite the opposite to that. I would say that if a private airline, for example, and here I am thinking of ones we regulate in Canada—if a commissioner wanted to ride on it to see what kind of service was being offered, I would consider it a matter of right for him to get on that airplane and go. Now, if the airline wanted to give him a pass, that is fine; if not, I will charge it to my budget. They should be on to find out what kind of service is being provided.

The difficulty is, with the number of commissioners you have and the vast number of days they are sitting, that often things come out in hearings that commissioners may not know about because they do not get on the airlines enough to find out what is going on. That is one of the difficulties. It is a difficulty faced, I think, by everyone—including people in Parliament—that you would like to have more time to take a look at the things you are talking about, and it is just a matter of time to do it. I would not consider it a matter of doing a favour if, for example—here I am just picking one out: PWA.

If one of my commissioners said he wanted to fly on PWA to see what the service is like between here and there, I would expect them to provide him with a ticket so that he might do that, as a commissioner—himself, not his wife and family—himself. If they did not, then the Treasury would pay for that flight, because I think he should be on there to find out what is happening, and what kind of service they are providing. Because we get complaints all the time, we have to deal with them.

[Translation]

Le président: En particulier si VIA reconnaissait la carte de chemin de fer comme étant statutaire; la carte d'avion ne figure que dans les règlements, j'imagine?

M. Benson: Oui. Non, je ne pense pas. Vous savez, quand j'étais député j'avais une carte de chemin de fer. Je pouvais m'en servir, personne ne vérifiait jamais. La façon dont vous utilisez votre carte est une affaire de bon sens. La loi prévoit que les députés au Parlement ont droit à une carte qui leur permet de voyager en train.

Le président: Monsieur LaSalle, il vous reste deux minutes.

Mr. LaSalle: Thank you, Mr. Chairman. Do you have the feeling that all the other airlines are offering free passes?

M. Benson: Toutes les compagnies aériennes émettent des billets gratuits, effectivement. Maintenant, je ne sais pas à qui ils sont destinés parce que la commission les autorise en bloc. En règle générale, nous ne leur disons pas à qui ils doivent les donner. Nous les autorisons à émettre tant de billets à des fins publicitaires et ils les utilisent comme ils l'entendent.

Mr. LaSalle: Would you object if one private airline decided to offer one free trip to a commissioner, one of your public servants, merely for...

M. Benson: Non. Au contraire. A mon avis, si une compagnie aérienne privée et je pense à celles que nous réglementons au Canada... Si un commissaire décidait d'accepter la proposition pour se rendre compte du service dans cette compagnie, j'estimerais qu'il en a parfaitement le droit. Maintenant, si la compagnie aérienne veut lui donner un billet, c'est parfait; si elle ne le veut pas, le prix du billet est défalqué de mon budget. Les commissaires doivent pouvoir se rendre compte par eux-mêmes du genre de service offert par les compagnies.

Évidemment, étant donné le nombre des commissaires, et le fait qu'ils siègent pendant de longues périodes, il arrive que certains sujets soulevés au cours des audiences leur échappent parce qu'ils ne réussissent pas à voyager suffisamment pour se tenir au courant. C'est un des problèmes. C'est d'ailleurs un problème très général, les députés le connaissent: vous aimeriez avoir plus de temps pour voir par vous-mêmes ce dont vous discutez et souvent c'est le temps qui manque. Pour moi il ne s'agirait pas d'une faveur si, et je prends un exemple au hasard, PWA...

• 1045

Si un de mes commissaires annonçait qu'il souhaite voyager sur PWA pour se rendre compte du service offert par cette compagnie, je trouverais normal que la compagnie lui offre le billet, mais à lui, en tant que commissaire et non à sa femme ou à sa famille. Lui seulement. Si la compagnie refusait, le Trésor paierait le billet puisque ses fonctions sont d'inspecter le service offert par les compagnies. Nous recevons constamment des plaintes et nous devons nous en occuper.

[Texte]

It might be a very good idea to have a regulation that members, the examiners of the body involved, have a right just to walk onto this airplane at any time. But we cannot quite do that, because there is the matter of scheduling and capacity in the airline.

M. La Salle: Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur Benson, qu'il y a des compagnies qui invitent certains fonctionnaires, et je ne suis pas convaincu que c'est toujours dans le but de faire vérifier la qualité de leurs services. Il est aussi clair que dans les normes d'une bonne publicité ou d'un bon *lobbying*, une compagnie peut faire, et fait d'ailleurs, des invitations.

M. Deniger: Si vous me permettez, monsieur La Salle, parfois vous dites «fonctionnaires» et parfois vous dites «commissaires». Est-ce que vous faites une distinction ou si c'est la même chose à vos yeux?

M. La Salle: Non, je ne fais pas de distinction, parce que la directive du premier ministre s'adresse à tous les fonctionnaires et . . .

M. Deniger: Mais quand vous parlez des fonctionnaires, vous incluez les commissaires?

M. La Salle: Oui, je pense.

M. Deniger: Très bien.

M. La Salle: Parfois, ces compagnies leur font des invitations très intéressantes qui leur permettent de passer des vacances agréables. Je ne suis pas convaincu que c'est toujours dans le but de permettre au commissaire ou au fonctionnaire de vérifier les bons services de cette ligne-là. Est-ce que vous donnez des directives à vos employés, à vos responsables? Leur dites-vous de bien suivre le principe de la directive émise par le premier ministre?

Mr. Benson: If someone is appointed—and here I speak for the commissioners of the Canadian Transport Commission—I assume them to be men of honour, as members of Parliament are men of honour, and that they will not compromise themselves by doing things that will affect their good judgement.

I do not like the kind of accusation you are making . . . In fact, if you know of a case, for God's sake, tell me, and I will look at it. But I do not like that kind of general accusation going around, that people do this because, to my knowledge, they do not. But if you have a specific case, either of a member of Parliament—although that is not primarily my worry—or a member of the Cabinet, or anyone who might get a pass from an airline, or giving one, and it is compromising his position, for goodness sake, accuse that person. I dislike very much a generalization of the kind you are indicating, and I would be pleased to take a look at any particular situation you may raise.

M. La Salle: Non, non . . .

The Chairman: The next questioner is Mr. Turner, following which I will take a two- or three-minute break. After the break we will go to Mr. Dinsdale.

Fifteen minutes, please, Mr. Turner.

[Traduction]

Il faudrait peut-être adopter un règlement qui autoriserait les commissaires, les enquêteurs, à monter à bord d'un avion à n'importe quel moment. Evidemment, cela ne serait pas possible à la lettre, on ne peut passer outre les horaires et la capacité des appareils, par exemple.

Mr. La Salle: You are probably aware, Mr. Benson, that some airlines are in the habit of inviting public servants, and I am not absolutely convinced that they want the quality of their services inspected. This is obviously a matter of good public relations, of good lobbying, this business of inviting people, and it is being done.

Mr. Deniger: Mr. La Salle, I notice that sometimes you talk about "public servants" and sometimes about "commissioners". Do you make a distinction or are they both the same to you?

Mr. La Salle: I am not making any distinction, since the Prime Minister was addressing all the public servants and . . .

Mr. Deniger: But when you talk about public servants, you are including commissioners?

Mr. La Salle: Yes, I think so.

Mr. Deniger: Very well.

Mr. La Salle: Some of these invitations are very interesting indeed and can make for very nice vacations. I am not absolutely convinced that the main idea is for the commissioner or the public servant to be able to see for himself how good the service is on the airline. Do you give instructions to your employees, your agents? Do you remind them that they must follow closely the Prime Minister's instructions?

M. Benson: Quand une personne est nommée, et je parle des commissaires de la Commission canadienne des transports, je prends pour acquis que c'est une personne d'honneur. Tout comme les députés au Parlement sont des gens d'honneur; aucun d'entre eux ne se compromettrait en passant outre la voix de leur bon sens.

Je n'aime pas beaucoup les accusations que vous faites . . . En fait, si vous êtes au courant d'un cas particulier, pour l'amour de Dieu, signalez-le moi et je m'en occuperai. Mais je n'aime pas du tout ces accusations vagues qui circulent et qui, que je sache, ne sont pas fondées. En tout cas, si vous connaissez un cas particulier, celui d'un député du Parlement—bien que ce ne soit pas mon principal sujet d'inquiétude—ou d'un membre du Cabinet, ou de quiconque obtiendrait ou donnerait des billets gratuits, pour l'amour de Dieu formulez votre accusation. Je déteste ce genre de généralisation; mais si vous avez des raisons de les faire, je vous assure que je m'en occuperai.

M. La Salle: No, no . . .

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Turner, après quoi nous ferons une pause de deux ou trois minutes. Après la pause, ce sera le tour de M. Dinsdale.

Monsieur Turner, 15 minutes.

[Text]

Mr. Turner: Mr. Chairman. Mr. Benson, we noticed in the paper last night the CNR is going to buy the Milwaukee Railroad, and we are going to spend about \$250 million in debts. Is the CTC going to be involved in this deal?

Mr. Benson: Sir, we really do not know, we are still looking at the newspapers.

Mr. Turner: Will there be any Canadian money involved in this deal?

Mr. Benson: I really cannot expand on the deal, because I am unfamiliar with it, beyond what is in the newspapers.

Mr. Turner: The Government of Canada, just took the \$850 million debt off the back of the CNR, so they could go in the black, and now they want to—if Canadian money is involved. Now we are going to go back in the red. We cannot run what we have now. Why acquire another railroad that is bankrupt?

Mr. Benson: From our look at this initially, it would appear that the only possible involvement of the commission would be pursuant to Section 27 of the National Transportation Act, which requires notice to be given of certain specified acquisitions. Further investigation of the exact details of the subject of the transaction would be required before determination can be made as to whether or not Section 27 applies. The way we could look at it, in our opinion, might be under Section 27 and we are taking a look at that now.

• 1050

Mr. Turner: Thank you, sir. How many new safety inspectors have you hired since the Mississauga wreck and where are they located?

Mr. Benson: We have authority for an additional 29, who will be located at various points across the country. They are not all on location at this point.

Mr. Turner: When they are assigned to a district, do they work around the clock on a 24-hour shift or just strictly day work?

Mr. Benson: No, they go to accidents regardless of the time. They do not work 24 hours a day, but there is always an inspector on call to go out to an accident and they go whenever an accident occurs, day or night.

Mr. Turner: That is after the accidents happen. What happens before?

Mr. Benson: I will ask Dr. Heads to speak to you about this.

Mr. Heads: There is a tendency for their inspection to be higher during working hours than around the clock, but we have them doing inspections round the clock as required, particularly on the recently introduced gateway inspections that have been put into large metropolitan areas.

Mr. Turner: Whereabouts do they do these inspections?

[Translation]

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Benson, nous avons lu dans le journal hier soir que le CN avait l'intention de racheter la compagnie de chemins de fer de Milwaukee, contractant ainsi une dette de quelque 250 millions de dollars. Est-ce que la CTC aura son mot à dire?

M. Benson: Pour l'instant nous n'en savons rien; comme vous, nous lisons le journal.

M. Turner: Est-ce qu'il y aura de l'argent canadien dans cette transaction?

M. Benson: Je ne peux vraiment pas vous parler de la transaction que je connais mal, tout ce que je sais, je l'ai lu dans les journaux.

M. Turner: Le gouvernement du Canada vient d'alléger le CN d'une dette de 850 millions de dollars pour lui permettre d'annoncer un bilan positif. Nous n'arrivons pas à exploiter les lignes que nous avons déjà, pourquoi acquérir un autre chemin de fer en faillite?

M. Benson: A première vue, le seul rôle que la Commission puisse jouer est celui qui est prévu par l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, qui exige que les acquisitions d'un certain type fassent l'objet d'un préavis. Reste à savoir si l'article 27 s'applique dans ce cas, pour cela il faudrait connaître les détails de la transaction. Nous pensons que notre seule possibilité d'intervention c'est l'article 27 et nous étudions actuellement la question.

M. Turner: Merci, monsieur. Combien de nouveaux inspecteurs de la sécurité avez-vous embauchés depuis la catastrophe de Mississauga et où sont-ils en poste?

M. Benson: Nous avons obtenu l'autorisation d'en embaucher 29 qui seront répartis dans tout le pays. Ils ne sont pas encore tous en poste.

M. Turner: Quand on les envoie dans un district, ils ne sont pas en poste 24 heures sur 24? Est-ce qu'ils font des journées de travail normales?

M. Benson: Non, quand un accident se produit et quelle que soit l'heure ils vont sur place. Ils ne travaillent pas 24 heures par jour, mais il y a toujours un inspecteur de garde qui peut se rendre sur les lieux d'un accident, jour et nuit.

M. Turner: Cela, c'est quand l'accident s'est déjà produit, mais avant?

M. Benson: Je vais demander au docteur Heads de vous répondre.

M. Heads: En général, ils font plus d'inspections pendant les heures de travail normales que pendant le reste de la journée, mais ils effectuent tout de même des inspections 24 heures sur 24 comme cela est prévu, en particulier les inspections des barrières qui viennent d'être installées dans les grandes régions urbaines.

M. Turner: Où font-ils ces inspections?

[Texte]

Mr. Heads: They do inspections all over the place, on a random plan. If you take, for example, our car inspectors, they are covering all the yards within the six regions in which we operate, on a random basis.

Mr. Turner: Are you aware of the fact that I had a car man in my office about 15 minutes ago who works in the CNR in London, Ontario. Between the years of 1970 and 1981—in 11 years—he never once saw a CTC inspector?

Mr. Heads: This is in London?

Mr. Turner: Yes and it is the same all over the system. Furthermore, the CTC inspectors usually advise the officials of the railroad when and where they are going to be. This never occurred when a man by the name of Mr. Parsons would come into Hamilton. He used to sneak in in the middle of the night and nobody knew he was around. This, in my opinion, is inspection. It is what the CTC should be doing, not advising the officials of the railroad of what is going on.

Mr. Heads: Mr. Turner, I could not agree with you more in that, when the officials of the railways are advised when an inspection is to be made, it is hardly an inspection scheme. But this is not the way in which we work these inspections, sir.

Mr. Turner: I disagree, sir, because I have contact with employees and they tell me what is going on. It is unbelievable today. It is worse now than it was 20 years ago. Statistics show that some 70 per cent of our derailments in Canada are caused by track and car defects. Do you agree that a safe movement of trains depends to a large degree on railway maintenance, and car equipment? If you do, why do you not do something about it?

Mr. Heads: Can I just comment on your statement on London, Ontario, sir? I would like to check up on that and I will provide you, Mr. Chairman, with a statement of what inspections we have done in London, Ontario. I am not sure that I can go back 10 years, but I would like to check up on that.

Mr. Turner: Who are you going to check with?

Mr. Heads: I am going to check with the records and inspections that we keep in our Toronto office.

Mr. Turner: They do go to the locomotive roundhouse, but they have never been in the yard. I was on the CNR for over 40 years and never once did I see a CTC inspector out on the road other than twice, just before I pulled off the shop track. Now, that is unbelievable.

Mr. Heads: I cannot understand this, Mr. Turner, because I assure you that I personally have been out with inspectors. When they do an inspection they normally have a railway employee with them because then when they are ordering cars, the railway employee is there to take the action. I am wondering if confusion has occurred as a result of that.

Mr. Turner: No confusion, sir, just lack of maintenance and inspection.

[Traduction]

M. Heads: Ils vont partout, en choisissant les endroits au hasard. Prenez l'exemple de nos inspecteurs de wagons: ils se rendent dans toutes les gares de triage des six régions selon un plan de roulement aléatoire.

M. Turner: Savez-vous qu'il y a environ 15 minutes, j'avais dans mon bureau un homme qui travaille sur les wagons du CN à London, Ontario. Entre 1970 et 1981—11 ans—il n'a jamais vu un seul inspecteur de la CTC?

M. Heads: A London?

M. Turner: Oui, et c'est la même chose partout. De plus, les inspecteurs de la CTC préviennent le plus souvent les responsables des chemins de fer de leur arrivée. Du temps où c'était un certain M. Parsons qui venait à Hamilton, cela ne se produisait jamais. Il se faufilait au milieu de la nuit et personne ne savait qu'il était là. Ca, c'était une inspection. C'est ce que la CTC devrait faire au lieu de prévenir les responsables des chemins de fer de ce qui va se produire.

M. Heads: Monsieur Turner, je suis entièrement de votre avis, si les directeurs sont prévenus d'avance, l'inspection ne vaut plus grand chose. Je vous assure que ce n'est pas la façon dont nous procédons.

M. Turner: Je dois vous contredire parce que j'ai parlé à des employés qui m'ont dit comment les choses se passaient. C'est devenu incroyable. C'est pire aujourd'hui qu'il y a 20 ans. Les statistiques prouvent que 70 p. 100 des déraillements au Canada sont causés par des défaillances des voies et des wagons. N'êtes-vous pas d'accord avec moi quand je dis que la sécurité des trains dépend dans une large mesure de l'entretien des voies et des wagons? Si vous êtes d'accord, pourquoi ne faites-vous rien?

M. Heads: Vous me permettez de revenir sur ce que vous avez dit de London, Ontario? J'aimerais beaucoup vérifier de mon côté et vous apporter une liste des inspections que nous avons effectuées à London, Ontario. Je ne sais pas si je pourrais remonter 10 ans en arrière, mais j'aimerais bien vérifier.

M. Turner: Auprès de qui?

M. Heads: Je vais chercher dans les dossiers sur les inspections que nous avons à Toronto.

M. Turner: Ils inspectent la plaque tournante des locomotives, mais ils ne mettent jamais les pieds dans la gare de triage. J'ai voyagé sur le CN pendant plus de 40 ans et je n'ai jamais vu un inspecteur de la CTC dans le train, à l'exception de deux fois juste avant que je m'arrête. C'est absolument incroyable.

M. Heads: Monsieur Turner, je ne comprends vraiment pas cela parce que je peux vous assurer que moi-même j'ai fait des tournées avec des inspecteurs. Lorsqu'ils font une inspection, ils sont en général accompagnés d'un employé du chemin de fer parce que s'ils veulent voir des wagons, l'employé est là pour donner les ordres. C'est d'ailleurs peut-être ce qui est à l'origine de la confusion.

M. Turner: Je vous assure qu'il n'y a pas de confusion, pas plus qu'il n'y a d'entretien ou d'inspection.

[Text]

Mr. Heads: Your statement about the 70 per cent of derailments caused by track and car problems is, of course, correct. What we are doing on this is that we have a routine car inspection program, in which we have approximately the equivalent of seven or eight people out in the field doing this. This has been operative for several years now and the figures of the inspections we make are reported in our annual report. I am speaking from memory. I think we inspected a total of 26,000 cars in 1981.

Mr. Turner: Sir, who enforces the safety regulations on the Canadian railroads? Who is supposed to?

• 1055

Mr. Heads: The enforcement is the responsibility of the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: Do you realize you have had 40 serious derailments across Canada since the Mississauga wreck? Why?

Mr. Heads: I think this depends in part, sir, on how you define a serious derailment.

As you are aware, we have a method of inspection called a Section 226 inspection under the Railway Act, where we appoint a special commission to do the inspection. We have had a total, I think, of 20 inspections of that nature since Mississauga; we have, in fact, been increasing the incidence of that type of inspection.

Mr. Turner: Well sir, trains are longer; now they are talking of trains of 10,000 feet, which is approximately 2 miles. I have pulled 160 cars, and it is a big job trying to look after it from the head end to the tail end. You are putting an awful responsibility on two men. They are longer and they are heavier and therefore place more burden on the railroad track, increasing the potential for derailments. Therefore does it not make sense that the general maintenance of roadbeds should be increased, rather than decreased by the laying off of CNR sectionmen that just happened in the last few weeks? That is unbelievable.

It used to be that 5 men, plus a foreman, looked after 10 miles of track. The roadmaster used to go approximately 60 miles on both sides of a double track, making sure the track was in shape. Now you have a bus train that travels approximately 60 miles; that is unbelievable in 1982 when the trains are heavier and faster. We have a poorer roadbed than we had 20 years ago. The CNR had the best roadbed in North America; the presidents of various railroads said that between Chicago and Montreal was the best roadbed on any railroad in North America. It was a pretty proud record; the CNR officials and employees looked after it and maintained it. This was their job. Today it is not there. And the reason it is not there is because nobody gives a damn, including the officials of the CTC who rubber stamp whatever the railroads want.

[Translation]

M. Heads: Evidemment, quand vous dites que 70 p. 100 des déraillements viennent de défaillances de la voie ou des wagons, vous avez parfaitement raison. Pour y remédier, nous avons un programme d'inspection automatique des wagons et nous avons sept ou huit personnes qui font ces inspections. Voilà maintenant plusieurs années que c'est en place et le nombre des inspections effectuées figure dans le rapport annuel. Je vous cite cela de mémoire mais je crois que nous avons inspecté 26,000 wagons en 1981.

M. Turner: Qui fait respecter les règlements de sécurité sur les chemins de fer canadiens? Qui est censé le faire?

M. Heads: C'est la responsabilité de la Commission canadienne des transports.

M. Turner: Vous rendez-vous compte qu'il y a eu 40 déraillements graves au Canada depuis la catastrophe de Mississauga? Pourquoi?

M. Heads: Je pense que cela dépend en partie de la façon dont vous définissez un déraillement grave.

Comme vous le savez, nous avons une méthode d'inspection qui est définie par la section 226 de la Loi sur les chemins de fer; avec cette méthode nous nommons une commission spéciale que nous chargeons d'effectuer l'inspection. Depuis Mississauga, il y en a eu au total 20. En fait, le nombre de ces inspections a augmenté.

M. Turner: Vous savez, les trains sont plus longs; aujourd'hui on parle de trains de 10,000 pieds, ce qui fait environ 3 km de long. J'ai déjà tiré 160 wagons et je vous assure que ce n'est pas une petite affaire de les surveiller d'un bout à l'autre. C'est une énorme responsabilité pour 2 hommes. Les trains sont plus longs et plus lourds et par conséquent ils surchargent d'autant plus les voies ce qui augmente les risques de déraillements. Dans ces conditions, ne faudrait-il pas pousser l'entretien du ballast au lieu de mettre à pied des préposés à l'entretien comme le CN vient de le faire il y a quelques semaines? C'est incroyable.

Jadis, il fallait 5 hommes plus un contremaître pour s'occuper de 10 milles de voie. Le maître de voie couvrait environ 60 milles des deux côtés d'une voie double et s'assurait que la voie était en bon état. Aujourd'hui vous avez un chariot d'entretien qui couvre environ 60 milles; en 1982, quand les trains sont plus lourds et plus rapides que jamais, c'est tout à fait incroyable. Le ballast est en plus mauvais état qu'il y a 20 ans. A cette époque-là, le ballast du CN était le mieux entretenu d'Amérique du nord; les présidents de plusieurs compagnies de chemins de fer reconnaissaient que le ballast entre Chicago et Montréal était le mieux entretenu de l'Amérique du nord. On avait tout lieu d'être fiers; les directeurs et les employés du CN s'en occupaient, l'entretenaient. C'était leur travail. Aujourd'hui, voyez ce qui se passe. Tout se détériore parce que tout le monde s'en fiche, y compris les responsables de la CTC qui approuvent automatiquement tout ce que les chemins de fer demandent.

[Texte]

Mr. Benson: Mr. Turner, before I allow Dr. Heads to continue, I would like to put all of this in a little bit of context.

The railways have longer trains, they are hauling more goods, the tracks are being used a great deal more than they were in the past. The number of derailments since 1974, when there were 427, were 358 in 1975; 332 in 1976; 320 in 1977; 300 in 1978; 350 in 1979; 303 in 1980; and 350 in 1981.

Mr. Turner: There should be no wrecks, sir.

Mr. Benson: If there are no wrecks, no trains are going to move; you know that as well as I do.

Mr. Turner: Then you had the best of equipment, and you have not got the best of equipment today.

Mr. Benson: Mr. Turner, the only way you get absolute safety on the railways is to not run the trains, and you know that as well as I do.

Mr. Turner: We never had the wrecks years ago we have today.

Mr. Benson: All right, in 1974 you had 427.

Mr. Turner: I am talking before that, when we were running trains.

The Chairman: One at a time. Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Can you tell me this, sir. Cars are coming over from the States in really bad shape, broken centre plates, cars overloaded, and they are instructed, do not batter or order cars when they are overloaded. It is unbelievable that we allow this to happen when American cars come over to this side.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I think you have raised a number of very important issues, Mr. Turner, but if I am allowed to commence by resenting something, I would resent the inference that the staff of the railway transport committee are not interested in their work and not very dedicated men. A large number of the people are ex-railway employees, and I believe a railway training is very, very productive of dedication and work.

Mr. Turner: How can you say that, sir, when in London in 11 years employees have never seen a CTC inspector in the yard—in the yard?

The Chairman: I think, Mr. Turner, Mr. Heads has dealt with that, and will provide you with the list of inspections in London.

Mr. Turner: Recently unit trains, 47 or 48 sulphuric acid cars, had run between Toronto and Sarnia. The car was going to be pulled off by the carman for bad hand brakes. He had to call his superior in the middle of the night who said to let it go through to Sarnia. Now, that is the attitude they take.

[Traduction]

M. Benson: Monsieur Turner, avant de laisser le docteur Heads poursuivre, j'aimerais bien remettre un peu les choses dans leur contexte.

Les chemins de fer ont des trains plus longs, ils transportent un volume de marchandises accrus, les voies sont plus utilisées qu'elles ne l'étaient jadis. Quant aux déraillements, voilà la situation depuis 1974: 427 en 1974, 358 en 1975, 332 en 1976, 320 en 1977, 300 en 1978, 350 en 1979, 303 en 1980 et 350 en 1981.

M. Turner: Il ne devrait pas y en avoir du tout.

M. Benson: Si vous ne voulez pas de déraillements, vous n'aurez pas non plus de trains, vous le savez aussi bien que moi.

M. Turner: A cette époque, vous aviez le meilleur matériel possible, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

M. Benson: Monsieur Turner la seule façon d'assurer la sécurité absolue des chemins de fer, c'est de ne pas faire rouler les trains, vous le savez aussi bien que moi.

M. Turner: Nous n'avions pas autant de déraillements à cette époque que nous en avons aujourd'hui.

M. Benson: Eh bien, en 1974 il y en a eu 427.

M. Turner: Mais avant cela, nous avions déjà des trains.

Le président: Un seul à la fois. Monsieur Turner, je vous en prie.

M. Turner: J'aimerais que vous me disiez une chose: il y a des wagons qui arrivent des États-Unis en piteux état, surchargés, avec des plaques brisées, et on leur dit de ne pas accepter les wagons qui sont surchargés. C'est incroyable que nous acceptions cela quand les wagons arrivent des États-Unis.

Le président: Docteur Heads.

M. Heads: Vous venez de soulever plusieurs questions très importantes, monsieur Turner, mais si vous le permettez, je commencerai par vous reprocher d'accuser le personnel du comité des transports par chemins de fer ne pas s'intéresser à leur travail, de n'être pas dévoués. Beaucoup d'entre eux sont d'anciens employés des chemins de fer et la formation des chemins de fer produit toujours des travailleurs très dévoués.

M. Turner: Comment pouvez-vous dire une telle chose quand à London il y a des employés qui, en l'espace de 11 ans, n'ont jamais vu un inspecteur de la CTC dans la gare de triage, dans la gare?

Le président: Monsieur Turner, je crois que M. Heads a déjà répondu à cette question et qu'il s'est engagé à vous envoyer la liste des inspections effectuées à London.

M. Turner: Tout récemment, un train unitaire de 47 ou 48 wagons chargés d'acide sulfurique a fait le trajet entre Toronto et Sarnia. Le responsable devait retirer un des wagons dont les freins manuels étaient en mauvais état. Il a dû appeler son supérieur en pleine nuit qui lui a recommandé de laisser passer le train pour Sarnia. Voilà l'attitude qu'ils adoptent.

[Text]

• 1100

You have two car-men in the London yard and they have to walk to the main line. Now, you cannot be in the yard and in the main line at the same time when trains are going through there. Who does the inspections? Because they go right through the London yard with no inspection.

The Chairman: Dr. Heads, if you wish to call another official, you are free to do so. He can take microphone number 9.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

If I can try to comment on some of the points you have made, Mr. Turner, about the recent lay-offs and temporary closing of yards of CP and CN, which you mentioned. We have been advised of this. We have been told by the railways that this will not affect rail safety; and we are not taking this assurance at its face value, Mr. Turner. We have already sent telexes to demand complete statistics of the amount of inspection they have had, of the numbers of lay-offs they have had. We are looking into this very thoroughly. We are not accepting it at face value, sir.

Mr. Turner: Do you not agree, sir, that when times are slack the maintenance work should be completed then? When the trains are less you put the employees to work rather than lay them off—inspecting the track, updating the track, and also inspecting and repairing the equipment so that, when things get busy, you are ready to roll. It does not happen on the Canadian railways, and this is one of our problems, sir.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: In a sensible world, sir, I would agree with you on that. But the problem the railways have at the moment is that they are in a desperate financial situation. If you want to do all this increased repair at the present time, it costs money and they do not have the money.

Mr. Turner: It also costs money to have wrecks and sometimes it costs millions of dollars. Why do we allow this to happen when all we have to do is spend the money and gradually eliminate the problem over a period of time?

I will tell you how good your safety check is on the sulphuric-acid cars on the unit trains between Toronto and Sarnia. A car-man was asked to open the dome and inspect the glass for breakage inside the car. There were no placards on the side of the car. He did not know what was in the car and, when he opened the dome, he got a whiff of sulphuric acid that nearly knocked him off the side of the car. That sounds unbelievable. The employees tell me there is no such thing as safety on the railroads of Canada today.

[Translation]

Prenons le cas de deux wagonniers du chantier de London qui doivent se rendre jusqu'à la ligne principale. Impossible de se trouver en même temps au chantier et sur la voie principale au moment où passent les trains. Qui s'occupe des inspections? En effet, les trains arrivent au chantier de London sans être inspectés.

Le président: Monsieur Heads, si vous voulez demander à un autre de vos collaborateurs de prendre la parole, faites-le. Il peut utiliser le micro numéro 9.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire quelques observations, monsieur Turner, à propos des licenciements et de la fermeture provisoire du CP et du CN. Nous en avons entendu parler. Les représentants des chemins de fer nous ont assuré que la sécurité ferroviaire ne s'en ressentira pas mais nous ne les croyons pas sur parole. Nous leur avons déjà envoyé des télex exigeant des statistiques complètes sur le nombre d'inspections et de licenciements. Nous examinons cette question de très près et nous ne prenons pas leurs déclarations pour argent comptant, détrompez-vous, monsieur.

M. Turner: Ne seriez-vous pas d'accord avec moi pour dire que c'est pendant les périodes creuses qu'il faudrait boucler les travaux d'entretien? Quand le nombre de trains en circulation diminue, au lieu de licencier les employés, il faudrait les charger d'inspecter les voies, de les modifier, de vérifier et de réparer le matériel de manière à ce que dès la reprise de l'activité, on soit prêt à faire rouler les trains. C'est précisément l'inverse qui se passe pour nos chemins de fer au Canada, et c'est là un des problèmes que nous rencontrons.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Effectivement, je serais bien d'accord avec vous si nous vivions dans un monde sensé. Malheureusement, les chemins de fer se trouvent dans une mauvaise passe sur le plan financier, pour l'instant. Si l'on veut multiplier les réparations actuellement, cela coûte cher ils n'ont pas les fonds nécessaires.

M. Turner: Cela coûte aussi de l'argent d'avoir des wagons en mauvais état, quelquefois plusieurs millions de dollars. Comment se fait-il que l'on permette ce genre de situations alors qu'il suffirait d'investir davantage pour éliminer ce problème au bout d'un certain temps?

Je vais vous citer un exemple pour vous illustrer le caractère déplorable des inspections de sécurité faites sur les convois transportant de l'acide sulfurique et circulant entre Toronto et Sarnia. Un wagonnier avait été chargé d'ouvrir le dessus du wagon et d'inspecter la vitre pour voir si rien n'avait été brisé à l'intérieur du wagon. Aucune affiche n'avait été placée sur le flanc du wagon. Il ignorait donc ce qu'il contenait et quand il a ouvert la partie supérieure, il a respiré des émanations d'acide sulfurique qui l'ont pratiquement fait s'évanouir le long du wagon. Cela paraît incroyable. D'après les employés, la sécurité des chemins de fer au Canada n'est qu'une illusion, aujourd'hui.

[Texte]

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: In this specific case, Mr. Turner, we are going to have to check on this Toronto-Sarnia movement and come back to you. On your general question of what we are doing about safety, we are increasing the amount of inspection, as I have already mentioned, with the additional resources we have been awarded. We are already doing very heavy inspection of both cars and locomotives. I have already given the data on that.

We are currently installing a system of routine track inspection, which we had not been able to do previously for lack of resources. We have introduced, effective March 1, gateway inspections and interval inspections on the movements of dangerous commodities in all the major metropolitan areas in Canada. We have increased our dangerous-commodity inspection and compliance activities very considerably.

I am quite aware of the fact, Mr. Turner, that there are still a large number of derailments. The number of derailments fluctuates somewhat from year to year but it has fallen, certainly since 1974, as Mr. Benson pointed out; and this has taken place against an increasing incidence of movements of commodities.

I would like to make one point for the benefit of the information of the committee that, although derailments are serious and potentially productive of disaster, in fact, there has not been a single death involved in a railway derailment in Canada since 1979.

The Chairman: Final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Is it true, sir, that weed control on railway rights-of-way is regulated by the Canadian Transport Commission under Sections 219, 220 and 358? Under these sections, the railway must clear the weeds. Can you tell me why it is not happening on the Canadian railroads? All you have to do is drive out to Highway 15 and take a look there. It is unbelievable. No matter where you go, it is the same. Why, if you are living up to the sections in the act, and making the railroads live up to the sections in the act?

• 1105

Mr. Heads: Our inspection activities include this. I am not aware that we have recently received any formal complaints in this area but again, Mr. Turner, it is our duty, of course, to look into any instance of this you wish to raise.

Mr. Turner: I know of others who have gone into the transport office, to the union office and also to the officials of the CNR, but nothing has happened. On behalf of the employees, they asked me to ask you who the hell do they apply to to get some action before we have a serious wreck and many people are killed in some place in Canada.

Mr. Heads: They apply to us, Mr. Turner. We attempt to take action. We have a meeting every three or four months with the Rail Safety Advisory Committee which has union

[Traduction]

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Pour le cas précis que vous venez de nous citer, monsieur Turner, il faudra que nous vérifions la circulation ferroviaire entre Toronto et Sarnia et nous vous en reparlerons. Pour ce qui est des mesures adoptées en matière de sécurité, nous avons multiplié le nombre d'inspections grâce au budget supplémentaire qui nous a été octroyé. Nous avons déjà entrepris une inspection très stricte des wagons et des locomotives et j'ai déjà cité des chiffres à ce sujet.

Nous sommes actuellement occupés à monter un système d'inspection régulière des voies, ce dont nous étions empêchés auparavant, par manque de fonds. Depuis le 1^{er} mars, nous avons instauré un système d'inspection aux entrées ainsi que des inspections à intervalle régulier pour le transport des marchandises dangereuses et ce dans toutes les grandes villes canadiennes. Nous avons accru le nombre d'inspections effectuées sur les marchandises dangereuses et nous montrons plus stricts en matière de conformité aux règlements.

Je sais très bien, monsieur Turner, que le nombre de déraillements est encore beaucoup trop élevé. Il varie d'une année à l'autre mais depuis 1974, comme nous l'a signalé M. Benson, il a certainement baissé alors que le transport de marchandises s'accélérait.

Pour la gouverne du comité, je tiens à signaler que si les déraillements peuvent provoquer de véritables catastrophes, depuis 1979, on n'a enregistré aucun décès provoqué par le déraillement d'un convoi de chemins de fer au Canada.

Le président: Une dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Est-il vrai, monsieur, que le désherbage des passages à niveau est régi par les articles 219, 220 et 358 de la Commission canadienne des transports? Ces articles prévoient que ce sont les autorités ferroviaires qui sont responsables du désherbage. Pourqu岸 cette opération n'a-t-elle pas été entreprise sur les chemins de fer canadiens, pourriez-vous me le dire? Il suffit de rouler le long de l'autoroute numéro 15 et de jeter un coup d'oeil. C'est incroyable, où qu'on aille c'est la même chose. Pourquoi, si vous respectez les articles de la loi, si vous forcez les chemins de fer à les respecter?

M. Heads: Cela fait partie de notre inspection. Je ne pense pas que nous ayons reçu des plaintes officielles à ce sujet récemment mais évidemment, monsieur Turner, si vous nous signalez quelque chose, notre devoir est de nous en occuper.

M. Turner: J'en connais d'autres qui sont allés au bureau de transport, au syndicat, et qui se sont adressés également au responsable du CN, mais rien n'a été fait. Les employés m'ont demandé de vous demander à qui diable ils doivent s'adresser pour quelque chose soit fait avant qu'il n'y ait une catastrophe grave et un grand nombre de morts quelque part au Canada.

M. Heads: C'est à nous qu'il faut s'adresser, monsieur Turner. Nous essayons de faire quelque chose. Tous les trois ou quatre mois nous rencontrons le comité consultatif pour la

[Text]

representation on this. Mr. McDuffe of the union raised with me, about a year ago, problems in delays in responses. I now have an arrangement whereby Mr. McDuffe calls me immediately if there is any delay on the response to any inquiry put through by the union, and we write to him on a routine basis every three months to update him on what we are doing on the various inquiries put to us.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. With that we will take a very brief recess. I hope to reconvene the committee at 11.10.

• 1107

• 1110

The Chairman: Order, please. Order.

Okay, we are back at it with Mr. Dinsdale. 15 minutes, please, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, you are very generous. That is better than most committees.

The Chairman: We are better than most committees, Mr. Dinsdale.

Mr. Frith: A better chairman.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I would like to pursue some questions this morning about the subject of transportation for the disabled. I think all members are aware that the government has given high priority to this issue. As a matter of fact, the only special committee that has continued to function for a two-year period, has been the Special Parliamentary Committee on the Disabled and the Handicapped and it is still functioning. It is still writing reports and is busily engaged in writing its final report.

Transportation has loomed large in our considerations, because if the objectives of bringing the disabled into the wider community is to be achieved, transportation, of course, of all kinds at all levels and all modes, is essential. Transport Canada and CTC have all been quite positive in response; it is a high-priority issue. The intentions obviously are good, but we are all familiar with the saying that the road to hell is paved with good intentions. What I am concerned about, and what our committee is concerned about, is that there is no specific mention of funding for special projects, for transportation and making transportation available to the disabled.

There is going to be a long catch-up period required. We had hoped that in the phase after the international year for disabled persons, that there would have been some specific references to funding in Transport Canada's estimates and also in CTC estimates. Why has there been this omission? Funding is essential, of course.

[Translation]

sécurité des chemins de fer où les syndicats sont représentés. M. McDuffe du syndicat m'a signalé, il y a environ un an, que les réponses tardaient à venir. Maintenant, si le syndicat demande de renseignements et que la réponse tarde, M. McDuffe m'appelle immédiatement et en plus de cela, nous lui écrivons régulièrement tous les trois mois pour le mettre au courant de ce que nous faisons au sujet des différentes demandes qui nous parviennent.

Le président: Merci, monsieur Turner. Maintenant, nous allons faire une courte pause. J'espère que nous pourrons reprendre à 11h10.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Très bien, nous reprenons avec M. Dinsdale. Vous avez 15 minutes, s'il vous plaît, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Monsieur le président, vous êtes très généreux. C'est mieux que la plupart des comités.

Le président: Nous sommes meilleurs que la plupart des comités, monsieur Dinsdale.

M. Frith: Notre président est meilleur que les autres.

M. Dinsdale: Monsieur le président, je voudrais enchaîner ce matin quelques questions concernant le transport des handicapés. Tous les membres du comité savent sans doute que le gouvernement a accordé une très forte priorité à cette question. En fait, le seul comité spécial qui ait continué à fonctionner pendant deux ans a été le comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés qui existe encore. Il continue à rédiger des rapports, et il se consacre à la rédaction de son rapport final.

Nous nous intéressons beaucoup au transport car si l'on veut que les invalides s'intègrent à la société, il est essentiel de prévoir des moyens de transport très divers, à tous les niveaux. Transport Canada et la Commission canadienne des transports se sont montrés très réceptifs à cette question à laquelle ils accordent une très forte priorité. Leurs intentions sont bonnes, mais nous connaissons tous le proverbe selon lequel l'enfer est pavé de bonnes intentions. Ce qui me préoccupe, et ce qui préoccupe notre comité, c'est qu'il n'est pas fait mention de façon précise de subventions de projets spéciaux pour le transport des invalides, pour rendre des moyens de transport accessibles à ces derniers.

Il va y avoir beaucoup de retards à rattraper. Nous avions espéré qu'à la suite de l'Année internationale des handicapés, le budget de Transport Canada ainsi que de la Commission canadienne des transports auraient mentionné des subventions bien précises. Pourquoi a-t-on mis le frein, étant donné que les subventions sont évidemment essentielles.

[Texte]

Mr. Benson: I am going to ask Dr. Ken Mozersky, Director of Economic and Social Research for the commission to deal with questions regarding the disabled.

The Chairman: Would you repeat your name, please? I missed it.

• 1115

Mr. Benson: Dr. Ken Mozersky, Director, Economic and Social Research.

The Chairman: Dr. Mozersky.

Mr. Kenneth A. Mozersky (Director, Economic and Social Research, Canadian Transport Commission): Thank you.

The commission has been involved in questions relating to transportation of the disabled for the last approximately three years, starting with a public inquiry in which we issued a report with a number of recommendations. Since then there have been a number of decisions that have been issued by the various regulatory committees of the commission, particularly with regard to bus travel in Newfoundland, by the Motor Vehicle Transport Committee and more recently a decision by the Air Transport Committee.

Your concern about specific funding requests links more to the nature of the activities that the commission undertakes, by virtue of its role as a regulatory body. It deals with changes in rules and regulations and then would suggest or recommend programs for others to undertake; either the carriers or other agencies of government. By the nature of the activities that we undertake, we do not fund programs as such. We would deal with any discriminatory rules and regulations that would affect transportation of the handicapped. Under our present operation, the way we are constituted now, we do not directly fund programs like this.

Mr. Dinsdale: How are you going about the implementation of the specific recommendations? There were 10. Transportation was given very substantial emphasis because of the obvious necessity of adequate transportation. How is the CTC going about implementing these recommendations? Have you a special group or is it a person such as yourself, who is specifically involved?

Mr. Mozersky: Mr. Chairman, we have, I think as you know, an advisory panel of three commissioners within the commission who deal with issues of transportation of the disabled, plus staff as required; one an executive director working on this issue, transportation of the disabled, and then staff on the various modal committees as required.

So there is a core of people within the commission who concern themselves with this issue and who also then bring it to the attention of the various modal committees, under whose regulatory authority these decisions would then be issued. As I see it, the worthwhile function of this advisory panel is that it

[Traduction]

M. Benson: Je vais demander à M. Ken Mozersky, directeur de la recherche économique et sociale de la commission d'examiner les questions concernant les invalides.

Le président: Pourriez-vous répéter votre nom, s'il vous plaît, je ne l'ai pas saisi.

M. Benson: M. Ken Mozersky, directeur, Recherches économiques et sociales.

Le président: M. Mozersky.

M. Kenneth A. Mozersky (directeur, Recherches économiques et sociales, Commission canadienne des transports): Je vous remercie.

La Commission s'occupe de la question du transport des invalides depuis à peu près 3 ans; nous avons commencé par une enquête publique à la suite de laquelle nous avons publié un rapport présentant un certain nombre de recommandations. Depuis lors, un certain nombre de décisions ont été prises par les divers comités de réglementation de la Commission, notamment en ce qui concerne les voyages en autobus à Terre-Neuve, par le comité des transports par véhicules à moteur, et plus récemment une décision a été prise par le comité des transports aériens.

La nécessité, que vous avez évoquée, de prévoir certaines subventions, se rattache davantage à la nature des activités qu'entreprend la commission, compte tenu de son rôle en tant qu'organe de réglementation. Elle examine les changements à apporter dans les règlements, pour proposer ou recommander ensuite des programmes à l'intention des transporteurs ou d'autres organismes gouvernementaux par exemple. Compte tenu de la nature de nos activités, nous ne subventionnons pas de programmes particuliers. Nous recherchons s'il existe des règles et des règlements discriminatoires qui gêneraient le transport des handicapés. D'après la façon dont nous fonctionnons actuellement, nous ne subventionnons pas de façon directe des programmes de ce genre.

M. Dinsdale: Que faites-vous pour assurer la mise en vigueur des recommandations prévues? Il y en avait 10. On avait beaucoup insisté sur le transport puisque les invalides ont évidemment besoin de pouvoir se déplacer. Que va faire la Commission canadienne des Transports pour assurer l'application de ces recommandations? Avez-vous un groupe spécial, ou est-ce vous mêmes qui participez à cette activité?

M. Mozersky: Monsieur le président, comme vous le savez sans doute, la Commission possède un groupe consultatif de trois commissaires, disposant du personnel requis, et qui examinent les questions du transport des invalides; un directeur exécutif étudie le transport des invalides, et les divers comités fournissent le personnel requis.

Par conséquent, un groupe de personnes au sein de la Commission examinent cette question, et ils la soumettent ensuite à l'attention des différents comités habilités à réglementer les décisions à prendre. Ce comité consultatif présente un grand avantage, car il recouvre le domaine de compétence

[Text]

does cut across the jurisdictional lines of the various modal committees and is able to bring to their attention issues which they might otherwise overlook.

Mr. Dinsdale: This so-called special advisory panel works within the boundaries of existing funding or there are no special—

Mr. Mozersky: There are no special funds.

Mr. Dinsdale: —persons hired, no additional man-years?

Mr. Mozersky: No.

Mr. Dinsdale: It is made up of commissioners. Three commissioners, you say.

Mr. Mozersky: Three commissioners, yes, sir.

Mr. Dinsdale: Who are already on the job and have this particular responsibility added to their functions.

Mr. Mozersky: Yes, sir, that is correct.

Mr. Dinsdale: One recommendation—our problem at the moment is we are waiting for a statement from the Secretary of State, Mr. Regan who is responsible for implementing the recommendations of our *Obstacles* report. He is being constantly delayed in reporting Phase 2 because of his inability to get specific commitments to some of these recommendations. One of the recommendations was number 88 in the *Obstacles* report which recommended that air carriers charge only one fare for disabled person and attendant. The bus companies have accepted this and I think perhaps VIA Rail and ATAC, the Air Transport Association of Canada, has recommended it, but I am not sure whether it has been accepted by the CTC as a specific policy recommendation.

• 1120

Mr. Benson: If I could perhaps answer this. The Air Transport Committee decision was made on March 2, 1982 and granted tariff concessions to the disabled—that is, the obese and those requiring an attendant for air travel. The air carriers represented by ATAC, have been given until August 31, 1982 to appeal this decision. They have a period in which to appeal it. That is where it stands presently.

Mr. Dinsdale: Actually the decision has been made. It has been presented to the air carriers. They have the right of appeal which expires August 31. Has there been any negative response so far as you know?

Mr. Benson: Well, I have a general impression that there will be an appeal for the decision. ATAC is presently canvassing its membership in this regard.

Mr. Dinsdale: I see. And if there is no appeal, it will be implemented.

Mr. Benson: It will be implemented, a requirement of their tariff, yes.

[Translation]

des différents comités de sorte qu'il peut alors attirer leur attention sur les questions qui ont pu leur échapper.

M. Dinsdale: Le dit groupe consultatif spécial opère-t-il dans le cadre de subventions existantes, ou est-ce qu'il n'existe pas...

M. Mozersky: Il n'existe pas de subventions spéciales.

M. Dinsdale: ... de personnes engagées, d'années-personnes supplémentaires?

M. Mozersky: Non.

M. Dinsdale: Il est constitué de commissaires, de trois commissaires avez-vous dit?

M. Mozersky: En effet monsieur.

M. Dinsdale: Ils sont déjà employés par la Commission, et cette responsabilité s'ajoute à leurs fonctions.

M. Mozersky: En effet, monsieur, c'est exact.

M. Dinsdale: Une recommandation... Notre problème pour le moment c'est que nous attendons une déclaration du Secrétaire d'État, M. Regan, chargé de la mise en oeuvre des recommandations de notre rapport intitulé «Obstacles». Il retarde constamment la publication de la phase II car il n'est pas en mesure d'obtenir d'engagements précis quant à certaines de ces recommandations. Je citerai par exemple la recommandation numéro 88 du rapport «Obstacles» proposant que les transporteurs aériens ne fassent payer qu'une seule place pour l'invalidé et la personne qui l'accompagne. Les compagnies d'autobus ont accepté cela, et je pense que Via Rail, et ATAC, *THE AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA* ont fait une telle recommandation, mais je ne suis pas sûr que la Commission canadienne des transports l'ait acceptée comme recommandation précise de politique.

M. Benson: Je pourrais peut-être répondre à cette question. La décision du comité des transports aériens a été prise le 2 mars 1982, elle accorde des concessions tarifaires aux handicapés, c'est-à-dire aux obèses et aux personnes ayant besoin d'être accompagnées au cours d'un voyage aérien. Les transporteurs aériens représentés par l'ATAC pouvaient en appeler de cette décision jusqu'au 31 août 1982. Une période d'appel est donc prévue à leur intention. Voilà où en sont les choses actuellement.

M. Dinsdale: La décision a donc effectivement été prise. Elle a été présentée aux transports aériens. Ils ont un droit d'appel qui expire le 31 août. Savez-vous s'il y a eu des réactions négatives jusqu'à présent?

M. Benson: De façon générale, j'ai l'impression qu'on en appellera de la décision. L'ATAC fait actuellement un sondage auprès de ses membres à ce sujet.

M. Dinsdale: Je vois. Et s'il n'y a pas d'appel, la décision sera appliquée.

M. Benson: En effet, en ce qui concerne les tarifs, oui.

[Texte]

Mr. Dinsdale: Yes. We were discussing passes a moment ago, in a different context. What is the best way, in the viewpoint of CTC, of making it possible for a personal-care attendant. Personal-care attendants would only be required in cases of severe disability where a stretcher is needed—or other types of severe disability. For example, we have tetraplegics flying around North America now, which means they have no ability below the shoulders. They have a good brain but they are totally paralysed. In fact, the director for rehabilitation in the State of California is such a person, and is providing outstanding leadership in the rehabilitation movement. He, obviously, has to travel on a stretcher with a personal-care attendant. To deal with this problem of easing the burden of transportation for such a severely disabled person, is it considered that the pass route would be the best route? Or what other avenues have been considered?

Mr. Mozerksy: It is under consideration at the moment. The commission is looking at several proposals for identifying people who would be eligible for this, and the way to implement it. There has been no decision taken. There are consultations with a number of organizations—Health and Welfare, CRCD—widely organized to see if we can work out a means of identification for those who would require an attendant—in order to get the free passage. At this moment there is no solution. We hope to have one by the fall, to have worked on this through the summer and by the late fall, early winter, to be ready to implement a system.

Mr. Dinsdale: No doubt the members of CTC are aware that, next spring in Ottawa, there is going to be a great congress for the disabled, a national congress. In 1980, it was the International Year of Disabled Persons, but the voluntary associations—which really have been more forthcoming in providing services and recommending solutions to meet the problems of the disabled—are going to sponsor a great congress on rehabilitation in Ottawa. I suppose this will be called the “National Year for the Disabled Persons”. It is taking place in the United States at the present time. The reason for an emphasis of this kind is because of the momentum that was generated by the International Year as a great and growing public awareness.

The voluntary agency involved is the CRCD, the Canadian Rehabilitation Council for the Disabled, which has been endeavouring to serve the disabled constituency to the best of its ability, for a number of years. But, obviously, transportation will be required, and I wonder if the CTC is taking this situation into consideration. It is going—I am not sure of the date—to take place in the early spring, and it will be a manifestation on the part of the disabled community, really, the consumer community. We now have a national organization known as the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped who will be very deeply involved in a congress of this kind. Have you taken this situation into consideration?

[Traduction]

M. Dinsdale: Oui. Nous discutons de laissez-passer, il y a un moment, dans un contexte différent. Quelle est selon la Commission canadienne des transports la meilleure façon de rendre possible l'aide d'un accompagnateur. Il ne serait nécessaire qu'en cas d'invalidité grave exigeant une civière, ou pour d'autres catégories d'invalidité grave. Par exemple, actuellement, des tétraplégiques voyagent en avion en Amérique du Nord. Ces personnes n'ont aucune motricité en-dessous des épaules. Leur cerveau fonctionne normalement, mais ils sont totalement paralysés. En fait, le directeur des services de réadaptation de l'état de Californie est un tétraplégique qui fait énormément de choses dans le domaine de la réadaptation. Evidemment, il doit voyager en civière et se faire accompagner. Afin de faciliter la difficulté du transport de personnes aussi gravement handicapées, la solution la meilleure serait-elle d'accorder les laissez-passer à ceux qui les accompagnent? Ou a-t-on envisagé d'autres solutions?

M. Mozerksy: La question est actuellement à l'étude. La commission examine plusieurs propositions pour déterminer qui serait admissible à un tel programme, et la façon de le mettre en vigueur. Aucune n'a encore été prise. Il y a des consultations avec un certain nombre d'organismes, la Santé et le Bien-être social, le CRCD, pour voir s'il est possible de déterminer un moyen d'établir qui aurait besoin d'être accompagné, afin d'obtenir un laissez-passer. Pour le moment, on ne voit pas de solution. Nous espérons en trouver d'ici l'automne, et nous allons nous y consacrer pendant l'été afin qu'à la fin de l'automne, au début de l'hiver nous soyons prêts à mettre en oeuvre un système prévu.

M. Dinsdale: Les membres de la Commission canadienne des transports savent certainement qu'à l'automne prochain à Ottawa un très grand congrès national sera tenu pour les invalides. En 1980, c'était l'année internationale des handicapés, mais les associations bénévoles, qui ont montré beaucoup plus d'enthousiasme pour offrir des services et recommander des solutions pour résoudre les problèmes des handicapés, ces associations, dis-je, vont parrainer un grand congrès sur la réadaptation, à Ottawa. Il sera peut-être intitulé «l'année nationale des handicapés». Le congrès se tient actuellement aux États-Unis, et cette question a pris beaucoup d'importance en raison de l'intérêt qu'a suscité l'année internationale des handicapés, qui a sensibilisé le public.

L'organisme bénévole qui participe au congrès est le Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés, qui fait tout son possible depuis un certain nombre d'années pour répondre aux besoins des handicapés. Mais de toute évidence, il faudra prévoir des transports, et je voudrais savoir si la Commission canadienne des transports examine cette question. Le congrès se tiendra au début du printemps, je n'en connais pas la date exacte, et en fait, ce sera une manifestation de la part des handicapés, de ce groupe de consommateurs. Il existe actuellement une association nationale, la Coalition des associations provinciales d'handicapés, qui participera de façon très active à un congrès de ce genre. Avez-vous tenu compte de cette situation?

[Text]

• 1125

Mr. Mozersky: Not as an extraordinary event, no, but with luck the decisions we have issued—

Mr. Dinsdale: With a little bit of luck.

Mr. Mozersky: With a little bit of luck they will be in effect, and individuals will be able to travel to the conference. It has often been a problem with prior conferences that individuals have encountered difficulty getting on the airlines or on other vehicles. We hope that will not be a problem by the spring of 1983.

The Chairman: You have one minute left, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Okay, one question. My, these minutes go by quickly, though.

We discussed this when the minister was before us. Because of the long years of neglect, because of the long catch-up period that has to be undertaken in meeting the needs of transportation for the disabled, there should be some specific reference in the estimates somewhere to what the CTC, what Transport Canada, is doing to bring their programs into line. I think it would be good public relations for the CTC and for Transport Canada. As I say, the response has been positive. The spirit is willing, as it were. The intention is good, but there is many a slip 'twixt the cup and the lip.

In view of the fact there is going to be this congress, is it not possible to make some specific reference to what is being done by this advisory panel you referred to, to help in the whole approach? One of the great problems in dealing with services to the disabled is the attitudinal barrier. There has been a publicity campaign going on that I think people have become aware of, with the slogan: "Your attitude to the disabled could be their biggest handicap."

Now, what would you think of the idea of making a special mention in the estimates—it would not have to be a continuous reference—to help the special parliamentary committee break the attitudinal barriers, the barriers of indifference?

The Chairman: That seems fair, Mr. Dinsdale.

Mr. Mozersky: In principle, I would see nothing wrong with it. I think we perhaps do undersell ourselves, also; I do not think we have anything to be ashamed of with the activities the commission has done. If anything, I think we can be proud of some of the things we have done. If it is not well publicized, perhaps it is our own fault. All I can say is we will see if we can change that.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale.

Monsieur Deniger, 15 minutes, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Mr. Benson, it is great to see you again, after last Friday in Toronto. It is even greater to see Mr. Hibbard here, who I

[Translation]

M. Mozersky: Non pas en tant qu'événement extraordinaire, mais avec de la chance, les décisions que nous avons proposées . . .

M. Dinsdale: Avec un peu de chance.

M. Mozersky: Avec un peu de chance, elles s'appliqueront, et des gens pourront voyager pour assister au congrès. Lors de conférences précédentes, il y avait souvent eu des problèmes, car certaines personnes avaient eu du mal à prendre l'avion ou à emprunter d'autres moyens de transport. Nous espérons que d'ici le printemps de 1983 ce problème ne se présentera plus.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Très bien, je vais vous poser une dernière question. Mais les minutes passent vraiment très vite!

Nous avons discuté de cette question lorsque le ministre avait comparu devant nous. En raison des longues années de négligence, compte tenu de tous les retards qu'il a fallu rattraper pour répondre aux besoins des invalides au chapitre des transports, il faudrait que soit mentionné de façon précise dans le budget, quelque part, ce que font la Commission canadienne des transports, Transports Canada pour que leurs programmes soient conformes au nouveau critère. Ce serait une bonne chose pour les relations publiques de la Commission et de Transports Canada. Encore une fois, les réactions ont été très bonnes, on est disposé à agir, les intentions sont bonnes, mais il reste bien sûr à passer à l'action.

Étant donné que ce congrès va être tenu, pourrait-on savoir ce que fait le groupe consultatif dont vous avez parlé, pour appuyer cette manifestation? L'un des plus grands problèmes, à propos des services aux handicapés est l'obstacle que représentent les attitudes. Une campagne publicitaire est en cours, et je pense que les Canadiens en ont pris conscience; son slogan est celui-ci: «Votre attitude envers les handicapés pourrait être leur plus grand handicap».

Que pensez-vous maintenant de l'idée de prévoir une mention spéciale dans le budget—il n'est pas nécessaire qu'elle y figure pour toujours—pour aider le comité parlementaire spécial à rompre l'obstacle des attitudes, de l'indifférence?

Le président: Cela semble juste, monsieur Dinsdale.

M. Mozersky: En principe, je n'ai rien là contre. Je pense que de notre côté nous sommes peut-être trop modestes, alors que nous n'avons pas à avoir honte des activités qu'a déployées la Commission. Je pense même que nous devrions nous enorgueillir de certaines des choses que nous avons accomplies. Si on ne leur accorde pas beaucoup de publicité, la faute nous revient peut-être. Tout ce que je peux dire, c'est que nous allons voir si nous pouvons changer cela.

Le président: Je vous remercie, monsieur Dinsdale.

Mr. Deniger: Fifteen minutes, please.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur Benson, je suis heureux de vous revoir après notre rencontre de vendredi dernier à Toronto, et quel plaisir de vous

[Texte]

have not seen in about a year and a half. Are you back with the CTC on a contractual basis, or what is your status now?

Mr. A.G. Hibbard (Senior Engineering Consultant, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): I am back on a temporary basis.

Mr. Deniger: I think, Mr. Benson, you would be wise to try to make that temporary basis as long as possible. I think Mr. Hibbard is one of the best operations people the CTC ever had.

Mr. Benson: I agree with you.

M. Deniger: Je voudrais, monsieur Benson, vous poser des questions concernant certaines critiques qui sont adressées à la Commission canadienne des transports par le gouvernement du Québec et aussi par la Communauté régionale de l'Outaouais concernant l'usage de l'aéroport de Gatineau.

• 1130

Cela concerne deux décisions de la Commission canadienne des transports, la décision sur le projet ADAC Montréal-Capitale nationale-Ottawa-Hull-Toronto, et la décision récente concernant le trajet entre Rouyn et Ottawa-Hull. Vous savez que le gouvernement du Québec vous adresse des critiques très sévères, et lorsque le gouvernement du Québec attaque la Commission canadienne des transports, il attaque le gouvernement canadien, dont nous sommes membres. Les gens ne font évidemment pas la distinction entre un tribunal administratif totalement indépendant et les députés qui les représentent à la Chambre des communes.

En ce qui concerne la première décision, monsieur Benson, est-ce que vous vous rappelez si l'un des requérants, c'est-à-dire les compagnies qui ont fait une demande pour fournir le service ADAC entre les trois villes que j'ai mentionnées au tout début, avait inclus Gatineau au lieu d'Ottawa comme son point d'atterrissage?

Mr. Benson: No, none of them, as I recall, indicated that they would wish to use Gatineau.

M. Deniger: Alors, il n'y a eu aucun requérant dont la demande incluait Gatineau. Maintenant, comme tribunal administratif qui émet une licence en vertu de l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, est-ce que vous avez le pouvoir d'imposer à un transporteur un aéroport qui n'est pas son choix?

M. Benson: Non.

M. Deniger: Vous n'avez pas ce pouvoir?

Mr. Benson: No. We can only deal with applications as made.

M. Deniger: On sait que les promoteurs de l'aéroport de Gatineau comprennent entre autres le gouvernement du Québec qui en est le propriétaire, je crois; du moins, c'est lui qui avait défrayé la grande partie des frais, avec la municipalité, et avec une toute petite part du fédéral dans ce dossier-là. Est-ce que vous ne croyez pas que si on veut faire la promotion

[Traduction]

voir ici, monsieur Hibbard voilà un an et demi que nous nous sommes vus. Êtes-vous à nouveau avec la Commission canadienne des transports sur une base contractuelle, ou quelle est votre situation maintenant?

M. A.G. Hibbard (expert technique, Comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports): Je suis provisoirement de retour.

M. Deniger: Monsieur Benson, je pense que vous seriez avisé de prolonger le plus possible cette affectation temporaire. M. Hibbard est l'un des meilleurs experts techniques que la Commission ait jamais eus.

M. Benson: Je suis d'accord avec vous.

Mr. Deniger: Mr. Benson, I would like to ask you a few questions concerning criticisms of the Canadian Transport Commission by the Government of Quebec and also by the Communauté régionale de l'Outaouais about the use of Gatineau airport.

This concerns two decisions of the Canadian Transport Commission, decisions about the ADAC project, Montreal—National Capital—Hull—Toronto, and the recent decision concerning the route between Rouyn and Ottawa Hull. You know that the Quebec government criticizes you very strongly and when Quebec government criticizes the Canadian Transport Commission it is on attack against the Canadian government, of which we are members. Obviously, people do not make a distinction between a totally independent administrative tribunal and members of Parliament representing them in the House of Commons.

As far as the first decision is concerned, Mr. Benson, do you remember if one of the applicants, namely the companies which submitted an offer to provide ADAC services between the three cities I talked about at the very beginning, if one of the applicants had included Gatineau instead of Ottawa as his landing point?

M. Benson: Non, si mes souvenirs sont exacts, aucun d'entre eux n'a indiqué qu'il souhaitait utiliser Gatineau.

Mr. Deniger: Then, no applicants included Gatineau in his application. Now, as an administrative court issuing licence under section 16 of the Aeronautics Act, are you entitled to impose an airport to a carrier who might have chosen another one?

Mr. Benson: No.

Mr. Deniger: You do not have that power?

M. Benson: Non, nous devons nous en tenir aux indications des demandes.

Mr. Deniger: We know that those in favour of Gatineau airport include among others, the Quebec government who owns it, I think; at least he paid most of the costs, with the municipality and a little share of the federal government. Do you not think that if we want to promote that airport, the lobbying should rather come from the owners of the airport

[Text]

de cet aéroport-là, ce serait plutôt aux propriétaires de l'aéroport et à la municipalité concernée de faire leur *lobbying* auprès des transporteurs aériens afin de sensibiliser ceux-ci à leur aéroport?

Mr. Benson: Certainly it is not the responsibility of the Canadian Transport Commission to promote the use of a specific airport.

Mr. Deniger: Il y a une deuxième décision, et peut-être que mon collègue Tousignant voudra en parler tout à l'heure parce qu'il est un peu plus affecté moi. Récemment, le commissaire Paul Langlois faisait enquête à Rouyn concernant un service entre la municipalité de Rouyn et Ottawa-Hull. Il y avait deux requérants, et l'un d'eux était une compagnie du Québec dont le nom m'échappe, je pense que c'est Propair, et le deuxième était *Bradley Air Services Limited*. Propair voulait un service entre l'aéroport de Gatineau et Rouyn, et Bradley voulait faire le service entre l'aéroport d'Ottawa et Rouyn. La recommandation de M. Langlois qui a été adoptée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports favorise Bradley.

Dans une décision semblable, est-ce que la destination, c'est-à-dire l'aéroport, est un facteur, ou si vous regardez davantage la situation économique des transporteurs et le choix des passagers, le choix réel des passagers?

Mr. Benson: I cannot comment on the individual decision. It is not my practice to comment on the individual decisions which are made independently by the Air Transport Committee. I can say that certainly a strong factor in determination of who receives a route is the economic viability of the service offered.

• 1135

I cannot relate it to this particular decision because it would be unfair for me to do that.

Mr. Deniger: Alors, en termes plutôt généraux, est-ce qu'il est juste de dire que vous attachez davantage d'importance à la stabilité économique, et donc à la rentabilité, de l'entreprise et aussi aux désirs des passagers qu'aux aéroports desservis?

Mr. Benson: No. Here I am speaking generally, not of a special decision, but I think service to the public must be the prime consideration, that the service is viable, is likely to continue to be viable, and that the public will get service which will be on a continuing basis, not a service that goes in and out, because that could greatly inconvenience the public.

Mr. Deniger: J'ai fait connaître mes vues à Toronto vendredi dernier, et vous savez que je désapprouve complètement la plus récente décision du Comité de révision de la Commission canadienne des transports, qui revient à la vieille définition de *public convenience and necessity*, et que j'approuve entièrement la décision de M. Roberge, qui a été renversée par M. Gray, dans laquelle il dit que *public convenience and necessity* signifie en réalité *public demand* ou demande du public. Je crois, monsieur Benson, que si on avait une définition comme celle que suggérerait M. Roberge, et non pas celle que suggère M. Gray, on éviterait beaucoup de problèmes. Je ne vous

[Translation]

and the municipality concerned, who could try and make the air carriers interested in their airport?

M. Benson: La Commission canadienne des transports n'est pas du tout responsable de promouvoir l'utilisation de tel ou tel aéroport.

Mr. Deniger: There is a second decision, and my colleague, Mr. Tousignant might want to talk about it later because he is a little bit more involved than I am. Recently, the commissioner, Paul Langlois was doing an enquiry at Rouyn about service between Rouyn municipality and Ottawa—Hull. There were two applicants, one of them was a Quebec company whose name I do not really remember although I think it is Propair, and the second one was Bradley Air Services Limited. Propair wanted service between Gatineau airport and Rouyn and Bradley wanted the service to be between Ottawa airport and Rouyn. The recommendation of Mr. Langlois, which had been adopted by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission supports Bradley.

In such a decision, is the destination, namely the airport, a factor, or do you rather take into account the economic situation of the carriers, the choice of passengers, their real choice?

M. Benson: Je ne peux pas faire de commentaires sur une décision isolée. Je n'ai pas l'habitude de faire des remarques sur des décisions prises de façon indépendante par le Comité des transports aériens. Je peux dire cependant qu'un secteur qui intervient beaucoup pour déterminer qui reçoit un trajet est la rentabilité économique du service offert.

Je ne peux pas commenter cette décision, car ce serait injuste de ma part.

Mr. Deniger: Then, in general terms is it fair to say that you attach more importance to the economic stability, rentability of the company and also the wishes of the passengers than to the airports?

M. Benson: Non. Je parle en général, non pas d'une décision précise, mais je pense que le service au public peut-être une considération essentielle, ce service doit être viable, semble devoir continuer à l'être, afin que le public dispose d'un service offert de façon continue et non en dents de scie, ce qui pourrait considérablement gêner les usagers.

Mr. Deniger: I expressed my views in Toronto last Friday, and you know that I am completely against the most recent decision of the revision committee of the Canadian Transport Commission which comes back to the old definition of public convenience and necessity, and I am completely in favour of the decision of Mr. Roberge, opposed by Mr. Gray, in which he says that public convenience and necessity means in fact public demand. Mr. Benson, I trust that if our definition was the same as Mr. Roberge proposed and not as Mr. Gray wanted, we could avoid lots of problems. I would not even ask

[Texte]

demanderais même pas de commenter cela, car vous savez que ce sont mes vues.

Changeons de sujet. Je vois M. Hibbard ici aujourd'hui, et je me rappelle, monsieur Benson, qu'il y a environ huit ou neuf ans, alors que je travaillais à la Commission canadienne des transports, M. Hibbard était le témoin principal, celui qui s'assoyait devant le ministre lorsqu'on a passé à la Chambre des communes la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

C'était un projet de loi qui était parrainé par le ministre des Affaires urbaines, M. Danson. Cela fait huit ou neuf ans que ce projet de loi est passé, et de mémoire, je pense qu'il n'y a jamais eu de déplacement de ligne de chemin de fer. Alors, je serais curieux de savoir vos vues, monsieur Benson, sur cette loi-là. Est-ce qu'elle a vraiment été utile? Est-ce qu'on l'a abandonnée? Est-ce qu'elle était mal pensée? Pourquoi la Commission canadienne des transports n'a-t-elle jamais porté à fruit un projet de déplacement?

Mr. Benson: Yes, we had a hearing very recently on Amos in Quebec, on this particular matter, and there is another hearing coming up with respect to Regina. In this and in many other situations the general situation of the economy and governments does affect whether or not applications are made, I presume.

M. Deniger: Est-ce que, selon vous, l'enveloppe budgétaire qui était consacrée à l'application de cette loi-là était insuffisante?

Mr. Benson: It appears to be sufficient for the applications that have been made. But whether or not additional money would stimulate additional applications . . . It is not really my job to advise the government as to how much money they should put into particular purposes.

M. Deniger: Non, mais vous avez quand même la responsabilité de la sécurité des lignes de chemins de fer et, bien qu'il n'y ait eu aucun accident mortel depuis 1979, comme M. Heads disait, vous savez fort bien qu'il y a des passages à niveau qui sont passablement dangereux, et que dans ce projet de loi-là, il y avait des fonds mis de côté pour des croisements étagés; la formule était: X nombre de dollars pour X nombre de personnes dans telle province, et cet argent-là n'a pas vraiment servi aux fins prévues.

Par exemple, on a pris des fonds qui avaient une vocation de sécurité, et on a transféré des fonds pour se débarrasser, au Québec, des trains de passagers de banlieue.

• 1140

Monsieur Benson, n'y aurait-il pas lieu que la Commission canadienne des transports fasse des pressions auprès du ministre pour s'assurer qu'il y ait davantage d'argent qui soit consacré aux passages à niveau? On sait, par exemple, qu'à Toronto, il y a eu beaucoup de construction de faite, mais je peux vous dire que dans mon comté, entre autres, on a un passage à niveau qui est très dangereux, et il a fallu 12 ans, je crois, pour débloquer le dossier parce qu'il y avait insuffisance de fonds.

[Traduction]

you to comment, because you know that this is how I see things.

Let us change subject. I see Mr. Hibbard among us today, and I remember, Mr. Benson, that eight or nine years ago, when I worked at the Canadian Transport Commission, Mr. Hibbard was a main witness who used to sit in front of the minister when the House of Commons adopted the act on the relocation of lines and on railroad crossings.

That bill was sponsored by the Minister of Urban Affairs, Mr. Danson. The bill was adopted eight or nine years ago, and I do not remember that any railroad was ever relocated. So, I am curious to have your comments, Mr. Benson, about that act. Has it been useful? Has it been abandoned? Was it badly designed? Why has the Canadian Transport Commission never applied any relocation project?

M. Benson: Oui, nous avons eu une audition très récemment à Amos, au Québec, à ce sujet, et il y en aura une autre bientôt au sujet de Régina. Dans ce cas comme dans beaucoup d'autres, la conjoncture économique générale et la situation des gouvernements font que les demandes sont présentées ou non sans doute.

Mr. Deniger: Is it your view that the budgetary envelope for the application of that law was not large enough?

M. Benson: Elles semblent être suffisantes pour les demandes qui ont été présentées. Mais que des fonds supplémentaires stimuleraient ou non d'autres demandes . . . en fait ce n'est pas à moi de donner des conseils au gouvernement à propos des fonds qui devraient être consacrés à tels ou tels objectifs.

Mr. Deniger: No, but you are still responsible for the security of railroads and although there has been no deadly accident since 1979 as Mr. Heads was saying, you know very well that a few railroad crossings are rather dangerous, and that bill provided funds for levelled crossings; the formula was so many dollars per number of people living in the province and those funds were not really used as planned.

For example, funds set aside for security commuter trains.

Mr. Benson, should not the Canadian Transport Commission put pressure on the minister to ensure that more money will be spent on level crossings? We know, for example, that in Toronto there has been a great deal of construction, but I can tell you that in my riding, among others, we have a very dangerous level crossing and it has taken 12 years, I believe, to settle this matter because of lack of funds.

[Text]

Alors, ma question précise est la suivante: est-ce que vous trouvez que vous vous occupez suffisamment de l'aspect sécurité des croisements étagés? Pensez-vous qu'il y a assez d'argent dans l'enveloppe pour cela, ou si vous avez laissé toute la responsabilité des croisements étagés à Transports Canada?

The Chairman: Before you answer, Mr. Benson, just for purposes of keeping the record straight, I believe when Dr. Heads made the reference to no fatal accidents since 1979 he was talking about no deaths as a result of derailments. I believe there have been fatal accidents at crossings since 1979. I just want to keep the record straight.

Mr. Benson: Yes, that is correct. But the point you raise is a very valid point. In my opinion, the government should press ahead at every opportunity in eliminating level crossings in the country. It really is a matter that should receive high priority of government, for safety reasons and also for efficient operations of the trains.

But it is a vast task, as you know. Even if you take the busiest lines between, say, Toronto and Montreal, there is a huge number of level crossings still on that particular line, and the cost is fantastic. But only if governments could continue to spend and place some priority on spending on eliminating these crossings over a long period of time will they ever be eliminated.

Mr. Deniger: Il me reste une question. Je m'excuse de ne pas être ici depuis le début. J'étais avec le Congrès du travail du Canada. Peut-être qu'on a déjà répondu à la question que je vais poser, monsieur le président. A ce moment-là, elle serait superflue.

Est-ce qu'on vous a demandé, monsieur Benson, durant mon absence, de faire des commentaires sur le rapport du comité des transports sur la politique aérienne nationale?

Une voix: Oui.

Mr. Deniger: Oui, cela a été posé?

The Chairman: Yes.

Mr. Deniger: Et est-ce que vous y étiez en général favorable, ou si vous ne voulez pas commenter?

Mr. Benson: I complimented the committee on the report and indicated that the minister had asked us for our comments.

Mr. Deniger: Et vous ne les avez pas donnés encore?

Mr. Benson: No, we have not submitted them at this point. They are in preparation and are being submitted to the Air Transport Committee before going to the minister.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Benson was very complimentary to the committee, Mr. Deniger, in his remarks.

The last questioner on the first round, Mr. Tousignant.

Quinze minutes, s'il vous plaît.

M. Tousignant: Merci, monsieur le président.

[Translation]

My question is the following. Do you think that you are sufficiently concerned with the security aspect of level crossings? Do you think there is enough money in the envelope for this, or have you left all responsibility for level crossings to Transport Canada?

Le président: Avant de répondre, monsieur Benson, et pour qu'il n'y ait aucune confusion possible, je crois bien que quand M. Heads disait qu'il n'y avait pas eu d'accident mortel depuis 1979, il faisait référence aux décès découlant des déraillements. Je pense qu'on a eu des accidents mortels aux croisements depuis 1979. Je voulais juste mettre les choses au clair.

M. Benson: Oui, c'est correct. Mais ce que vous dites est très valable. Selon moi, le gouvernement doit éliminer tous les passages à niveau dans ce pays. Il doit y accorder une grande priorité pour des raisons de sécurité et pour le bon fonctionnement des chemins de fer.

Mais comme vous le savez, c'est une lourde tâche. Si vous ne prenez que les lignes les plus utilisées entre Toronto et Montréal, il y a une grande quantité de passages à niveau sur cette ligne et le coût sera très élevé. Mais la seule façon d'éliminer ces croisements à long terme, c'est d'y consacrer de l'argent et d'accorder une priorité à cette dépense.

Mr. Deniger: I have one more question. I am sorry I was not here at the beginning. I was with the Canadian Labour Congress. Perhaps someone has already replied to the question I am going to ask, Mr. Chairman. In that case, it would be superfluous.

During my absence, Mr. Benson, did anyone ask you to comment on the Transport Committee's report on national aviation policy?

An hon. Member: Yes.

Mr. Deniger: Yes, it has been asked?

Le président: Oui.

Mr. Deniger: And were you generally in favour or did you not wish to comment?

M. Benson: J'ai félicité le Comité sur le rapport et j'ai dit que le ministre nous a demandé nos commentaires.

Mr. Deniger: And you have not given them yet?

M. Benson: Non, on ne les a pas donnés encore. On est en train de les préparer et de les soumettre au Comité des transports aériens avant de les soumettre au ministre.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Benson a félicité le Comité, monsieur Deniger.

Le dernier intervenant du premier tour, M. Tousignant.

Fifteen minutes please.

Mr. Tousignant: Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

Monsieur Benson, êtes-vous en mesure actuellement de commenter la décision qui a été rendue, et qui vient d'être soulevée par mon collègue, en ce qui concerne Propair et First Air, et qui est maintenant en appel? Est-ce que vous êtes en mesure de commenter si on vous pose des questions sur cette décision?

Mr. Benson: No, and I really have to make it clear. You know, I have been appearing before this committee for a long period of time, it seems to me now—not today, but I mean over a long period of years—and I may not comment on individual decisions made by a panel of commissioners or by a committee of the commission. These decisions are all appealable on points of law to the federal courts, the Supreme Court, and on matters of fact to either the minister or the Cabinet. Therefore, any comment I might make might be deemed prejudicial to such a decision being made and therefore I do not comment on the individual decisions.

M. Tousignant: D'accord. En ce qui concerne la politique générale du ministère, vous avez mentionné tout à l'heure que la Commission, lorsqu'elle doit rendre un jugement, doit se baser surtout sur des critères économiques en rapport avec les compagnies qui font la demande. Est-ce que vous ne croyez pas qu'au fur et à mesure qu'on avance, qu'on évolue dans la vie, ces critères ne devraient pas être un peu changés, et que ce qui était bon il y a 20 ans est peut-être moins bon aujourd'hui? Je m'explique.

• 1145

Il est clair que dans le passé, c'était un critère excessivement important qu'une compagnie soit en bonne situation financière oiy offrir le service. Mais aujourd'hui, on sait que le régionalisme se développe, pas seulement au Québec, mais un peu partout au Canada, et la Commission devrait tenir compte de ce facteur lorsqu'elle doit rendre une décision. J'explique mon avancé à ce sujet en vous parlant du cas que mon collègue vous a soumis. A un moment donné, on devrait tenir compte du facteur de développement économique d'une région. Dans le cas présent, celui des deux compagnies qui ont présenté une demande, il y a une compagnie qui, évidemment, ne plantera pas un clou dans notre région, pas un maudit clou dans notre région, et il y en a une autre qui est en excellente situation financière également, on ne peut pas le nier; c'est une compagnie qui oeuvre depuis 34 ans dans le domaine aérien, et qui n'a tué personne. C'est la seule au Canada qui n'a tué personne, qui n'a eu aucun accident mortel, et je pense que c'est en son honneur. Et cette compagnie-là est de la région, pour desservir des gens de la région, et on ne tient pas compte de cela parce que, supposément, on fait la comparaison entre les deux compagnies. Je ne peux même pas m'imaginer comment l'autre pourrait être considérée comme étant en meilleure position financière que la première.

Je me demande, monsieur Benson, si la Commission ne devrait pas penser à changer quelque peu ses critères d'évaluation. Étant donné qu'il se développe, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, des tendances régionalistes dans toutes les régions du pays, il me semble que la Commission, plutôt que d'agir en gendarme inexorable pour trancher les questions,

[Traduction]

Mr. Benson, are you in a position at this time to comment on the decision which was made, which has just been raised by my colleague, with respect to Propair and First Air which is currently being appealed? Are you in a position to comment if we ask you questions on this decision?

M. Benson: Non, et je dois le souligner. Vous savez, j'ai témoigné devant ce Comité à maintes reprises depuis plusieurs années, et je ne veux pas faire de commentaires sur les décisions prises par des commissionnaires ou par un comité de la Commission. On peut faire appel de toutes ces décisions auprès de la cour fédérale et de la Cour suprême et des faits auprès du ministre ou du Cabinet. On peut donc dire que mes commentaires pourraient porter préjudice à une telle décision et, pour cette raison, je ne fais pas de commentaire sur les décisions individuelles.

Mr. Tousignant: I see. With respect to the general policy of the department, you mentioned a moment ago that when the commission is making a ruling, it must base this ruling on the economic criteria in relation to the applicant's company. Do you not think that as progress is made and like changes, these criteria might be changed somewhat, and that what was good 20 years ago is perhaps less so today? I will explain.

In the past, it was very clearly and extremely important criterium that a company be in good financial shape to offer the service. Today, however, regionalism is expanding, not only in Quebec, but everywhere in Canada, and the Commission should take this into account when making a decision. Let me explain my point by giving you as an example the case my colleague has just submitted. There is a time when this factor should be taken into account in this case, where two companies submitted a request, there was one company which obviously had no intention of hammering a single nail in our region and there was another which was in an excellent financial position as well—this cannot be denied; this is a company which has been working in the aviation field for 34 years and has had no loss of life. I believe it is the only company in Canada which has not been involved in a fatal accident, and I think that it can be proud of it. This company is from the region and is there to serve people from the region, but obviously this is not taken into account supposedly because a comparison is made between the two companies. I cannot even conceive of how the other company could be considered to be in a better financial position than the first.

I am wondering, Mr. Benson, if the commission should not think about changing its assessment criteria. As regionalistic tendencies are becoming more apparent, as I mentioned earlier, in all areas of the country, it seems to me that the CTC, rather than acting as an inflexible policeman in making its decisions, should be a little bit flexible and consider new

[Text]

devrait être un peu flexible et tenir compte de ces nouvelles tendances qui se développent, toujours en n'oubliant pas, bien sûr, que les compagnies doivent être dans une bonne situation financière. Il est sûr que si la compagnie est en mauvaise situation financière, cela n'aide personne de la région. Alors, est-ce que vous croyez, monsieur le président, qu'on devrait tenir compte de cela dans l'avenir, plus que des formules rigides qui existent depuis 20 ans?

Mr. Benson: Mr. Tousignant, first of all I would like to say that it is very difficult to answer your question without referring to the particular case. I would say, generally, that all factors involved in the provision of a service that are known, should be taken into consideration in making such a decision generally. Beyond that I can simply say that by what you have said, your personal views with regard to the matter are on the record of this committee and certainly will be available to those to whom the decision has been appealed; namely the Minister of Transport. I really cannot go beyond that and comment on what you have said without commenting on the decision as it was made.

M. Tousignant: D'accord, parce que moi, je me fais officiellement le défenseur de la Commission canadienne des transports. Publiquement, je me fais le défenseur de la Commission canadienne des transports, mais il faut en même temps que la Commission canadienne des transports puisse se justifier à l'occasion.

J'aurais une autre question à vous poser, et c'est celle-ci: il semblerait que lors de l'audience qui a eu lieu, un point de loi a été soulevé. Il semblerait que selon l'article 19(1) b) du Règlement, deux commissaires doivent siéger, alors qu'il y avait seulement un commissaire. Est-ce que c'est le cas? Est-ce que c'est valable, ce point qui a été soulevé? Est-ce que cela a été une erreur de la part de la Commission que de laisser siéger seulement un commissaire plutôt que deux, comme le Règlement le commande?

• 1150

Mr. Benson: Under Section 80, we, the commission, may send one commissioner, who reports his findings back to the Air Transport Committee as a whole and the committee then makes the decision. That is permissible under it. We use this from time to time in order to facilitate hearings when there are not enough. There is a limit to our resources and in order to speed up hearings we will have a commissioner go and take evidence at a particular hearing, report that evidence back to the committee and the committee will make the decision. This is, of course, again subject to an appeal, both within the commission to the review committee and, in other instances, on the facts to either the Minister of Transport or the Cabinet. But this is perfectly within the law—the procedure that was carried out.

M. Tousignant: D'accord.

Mr. Benson: It is the amount of availability of trained people. Not that we would not like to send three or four people, but sometimes in order to get on with a hearing you

[Translation]

tendencies while keeping in mind at the same time that companies must be in a good financial position. It is obvious that if a company is in dire financial straits, no one in the region benefits. So, do you believe, Mr. Chairman, that this should be taken into account in the future, rather than continuing to depend on rigid formulas which have been around for 20 years.

M. Benson: Monsieur Tousignant, d'abord je voudrais dire qu'il est très difficile de répondre à votre question sans faire allusion au cas en question. Je pourrais dire, en général, que l'on doit tenir compte de tous les facteurs relatifs à la prestation d'un service quelconque qui sont connus avant qu'une décision ne soit prise. À part cela, je peux vous dire que vos commentaires à ce sujet figureront au compte rendu de cette séance et seront disponibles à ces personnes à qui on en a appelé de la décision prise, c'est-à-dire le ministre des Transports. Je ne peux pas vraiment en dire plus sans faire des commentaires précis sur la décision qui a été prise.

Mr. Tousignant: Allright, because I am the official defender of the Canadian Transport Commission. I am the public defender of the CTC, but needless to say, the Canadian Transport Commission must be in a position to justify its decision once in a while.

I have one other question to ask and it is the following: It seems that when the hearing took place, a point of law was raised. It would appear that pursuant to section 19.(1)(b) of the regulation, two commissioners must be present, whereas there was only one present. Is that in fact the case? Is this a valid point which was raised? Was this simply an error on the part of the commission to only have one commissioner present rather than two, as the regulation requires?

M. Benson: En vertu de l'article 80, la Commission peut envoyer un commissaire, qui fait rapport au comité des transports aériens, puis le comité prend sa décision. C'est permis. On utilise cet article de temps à autre afin de faciliter les audiences quand nous n'avons pas assez d'experts. Nos ressources sont limitées et afin d'accélérer les audiences, nous envoyons un commissaire à une audience précise, il fait rapport au comité et le comité prend sa décision. La décision peut faire l'objet d'un appel, devant le comité de révision de la commission et, dans d'autres circonstances, devant le ministre du Transport ou le Cabinet. Cette procédure est parfaitement légale.

Mr. Tousignant: I see.

M. Benson: Notre problème est le manque d'experts. Nous voudrions peut-être envoyer trois ou quatre personnes, mais parfois on ne le peut pas, car elles sont dans d'autres parties du pays à d'autres audiences.

[Texte]

cannot get three people because they are all over the country hearing other things.

M. Tousignant: Une question d'intérêt bien personnel. Je me demande s'il y a quelqu'un qui est en mesure d'y répondre.

Est-ce que dans ma région, à l'aéroport de Rouyn, il y a des développements de prévus? Est-ce que les échéanciers sont connus?

Une voix: Ce ne sont pas les bonnes personnes.

M. Tousignant: Ce ne sont pas les bonnes personnes? Eh bien, je m'excuse...

Mr. Benson: No, that would be the Ministry of Transport.

M. Tousignant: D'accord. Merci.

Le président: Fini?

M. Tousignant: Fini.

Le président: Merci, monsieur Tousignant.

Monsieur Gingras.

M. Gingras: Je n'ai pas de questions.

Le président: Pas de questions? Très bien.

We have completed our first round of questioners. We are still one short of a quorum which we hope to rectify shortly. We have three people who have indicated their desire to question on the second round. I think we can allow eight minutes per questioner and complete our hearings by 12.30 p.m., starting with Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

First I want to say, in the light of Mr. Corbin's remarks about this report, that while he may be right about it not being as understandable or as thorough as he would like, it is still a heck of a lot more for us to go on than we ever had before. Prior to getting this, most of us were working in the dark in terms of the cost between VIA Rail and the railroads.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson or Mr. Heads that when I made this request last year for a comparison between the VIA Rail costing and the Amtrak costing, I also mentioned or asked if it would be possible to get any information as to the formula used or the cost used in Europe. I was thinking specifically of the TransEuropean Express system which is headquartered in Switzerland and runs trains through, probably, a dozen countries in Europe. What kind of an arrangement is made there as to the TEE reimbursing the railroads whose tracks they run over? Were you able to get anything on that?

The Chairman: Mr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Benjamin, I am afraid we have not yet had the opportunity to investigate that. I do not think I gave a commitment, but you certainly raised it at that time. I did point out at that time that I was not convinced that comparisons with European countries were completely relevant because of the different structure of the railway systems there

[Traduction]

Mr. Tousignant: A question of personal interest. I wonder if someone is able to give me the answer.

Are there any developments planned in my region for the Rouyn airport? Are the timetables available?

An Hon. Member: These aren't the right people.

Mr. Tousignant: These aren't the right people? Well, excuse me...

M. Benson: Non, cela relève du ministère du Transport.

Mr. Tousignant: Allright. Thank you.

The Chairman: Are you finished?

Mr. Tousignant: I am finished.

The Chairman: Thank you, Mr. Tousignant.

Mr. Gingras.

Mr. Gingras: I do not have questions.

The Chairman: No questions? Very well.

C'est la fin du premier tour. Nous avons besoin d'un député pour avoir le quorum et j'espère que le problème sera réglé prochainement. Trois personnes veulent poser des questions au deuxième tour. On accordera huit minutes par intervenant et nous allons lever la séance à 12h30. Commençons par M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Premièrement, je veux dire, après les commentaires de M. Corbin sur ce rapport, que s'il n'est pas aussi complet ou aussi clair qu'il le souhaiterait, c'est tout de même beaucoup mieux que les rapports précédents. Avant ce rapport, nous n'avions aucune idée de la répartition des coûts entre Via Rail et les chemins de fer.

Monsieur le président, je veux dire à M. Benson ou à M. Heads que, quand j'ai fait cette demande pour comparer les coûts de Via Rail et ceux de Amtrak, j'ai aussi demandé des renseignements sur le système employé en Europe et sur les coûts encourus. J'ai pensé au réseau *TransEuropean Express*, qui a son siège social en Suisse et qui couvre une douzaine de pays en Europe. Comment le *TransEuropean Express* rembourse-t-il les compagnies de chemins de fer dont il utilise les voies? Avez-vous réussi à obtenir des renseignements?

Le président: M. Heads.

M. Heads: Monsieur Benjamin, je regrette de ne pas voir encore la possibilité d'obtenir des renseignements. Je ne pense pas m'être engagé, mais il est bien vrai que vous avez posé la question. J'ai dit alors que je n'étais pas convaincu de la pertinence des comparaisons avec les pays d'Europe, car la structure de leur réseau est différente de la nôtre, c'est-à-dire

[Text]

from the system in Canada, where often passenger traffic is more important than freight, unlike the position here.

Mr. Benjamin: I appreciate that. I was not wanting that information for comparison purposes, but more for what kind of formulas they use: long-run variable costs, short-run and that sort of thing. I appreciate that their situation is much different from what it is in North America. However, I do not expect you to spend—

Mr. Heads: I will be—

Mr. Benjamin: —a month trying to get it, but if you are able to find out anything, I would appreciate knowing about it.

Mr. Heads: I will undertake to check on that, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to say to Mr. Benson and congratulate him on the operations of that western regional office of the CTC, concerned with mainly rail transportation. I have had nothing but good reports on it and Mr. McDonough and his people are doing a good job.

I wanted to ask your opinion. The minister was very intrigued when I suggested to him that he should consider doing the same thing with the marine and the air: having a small group of people on the ground permanently in different parts of the country. It certainly helped in the interest of western Canada when it came to rail transportation. There were people there continually, who knew what was going on and were much better informed on an almost daily basis. The minister was intrigued with the thought, and I was wondering what your opinion would be of, say, a small group in Vancouver and a small group in Halifax for marine, or similarly for air?

• 1155

Mr. Benson: Well, we have people in Vancouver. We recently put people there with respect to air.

Mr. Benjamin: What, commissioners?

Mr. Benson: Not actually. Well, the commissioners apply to all modes of transport, so the commissioners in western Canada sit on air hearings in western Canada and in other parts of Canada, as well as on rail hearings. I was thinking here of support staff. We have air people in western Canada and, indeed, have requested additional personnel to beef-up this regional operation in air in western Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since I came to Parliament, there has been a remarkable improvement over the last number of years in the CTC in terms of public input and protecting public interests and taking into account public interests, compared to what it was when I first came here.

One of the things worrying me is that the minister did not consult with you about VIA contracts or verifying estimates of abandonment savings or CNR recapitalization. In other words,

[Translation]

que les voyageurs sont plus importants que les marchandises, ce qui n'est pas le cas ici.

M. Benjamin: Je comprends bien. Je ne voulais pas avoir ces renseignements pour faire des comparaisons, mais plutôt pour connaître leur formule; c'est-à-dire les divers coûts sur des voyages courts, longs et ainsi de suite. Je comprends que leur situation est très différente de la nôtre. Et je ne m'attends pas à ce que—

M. Heads: Je serai—

M. Benjamin: —vous passiez un mois à essayer d'obtenir ces renseignements, mais si vous le pouvez, je vous en serais reconnaissant.

M. Heads: J'essaierai de vérifier cela, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux féliciter M. Benson pour le fonctionnement de son bureau régional à l'Ouest, qui s'occupe principalement de transport ferroviaire. Je n'ai entendu que de bonnes choses à son sujet, M. McDonough et son personnel font un bon travail.

Je voulais vous demander votre opinion. La curiosité du ministre a été éveillée quand je lui ai suggéré de faire la même chose avec les transports aériens et maritimes, c'est-à-dire de maintenir un petit groupe de gens en permanence dans des différentes parties du pays. Cette politique a beaucoup aidé l'Ouest du Canada en ce qui concerne les transports par chemins de fer. Il y avait des gens en permanence, qui savaient ce qui se passait et qui étaient au courant des événements quotidiens. La curiosité du ministre a été éveillée et je me demandais ce que vous penseriez de l'établissement d'un petit groupe à Vancouver et à Halifax pour la marine et l'aviation, par exemple?

M. Benson: Nous avons déjà des gens à Vancouver et certains de nos employés s'occupent des questions aériennes.

M. Benjamin: De quoi s'agit-il, de commissaires?

M. Benson: Non, pas vraiment. Les commissaires s'occupent de tous les types de transport: ceux de l'Ouest du Canada assistent à des audiences sur le transport aérien ainsi que sur le transport ferroviaire dans l'Ouest et dans d'autres régions. Je pensais plutôt à du personnel de soutien. Nous avons déjà du personnel aérien dans l'Ouest et nous avons demandé que l'on nous envoie du personnel supplémentaire pour élargir nos activités régionales pour ce qui est du transport aérien dans l'Ouest.

M. Benjamin: Monsieur le président, depuis que je siége au Parlement j'ai constaté une amélioration remarquable au sein de la CCT, pour ce qui a trait à la participation et à la protection du public.

Ce qui m'ennuie ici, c'est que le ministre ne vous a pas consulté à propos des contrats conclus avec VIA, de la vérification du poste épargné dû à l'abandon de certaines voies ou à la

[Texte]

it has been a from-the-top-down planning system involving consultation with transport industries to a large exclusion of public input, and in some instances, exclusion of the CTC. Now, do you not look on this as a reduction or erosion in the role of the CTC, that you are being bypassed in these kinds of instances? The CTC is really the only protection the public has between government and transportation industries.

Mr. Benson: I would say overall, in the 10 years I have been at the CTC, the present Minister of Transport tends to consult with the CTC as much or more than former Ministers of Transport have done. There is, of course, a little bit of limitation in consultation with the CTC, particularly with respect to cases that are under hearings; you have to be very careful there is not an input that is not on the record from anyone with respect to cases.

In matters of policy, often we have been consulted, but in two or three instances where major decisions were made, we were not directly asked our opinion. Of course, that is within the discretion of the government and I am not the one to say they have to ask or should ask our opinion on it. A minister has a right to seek advice wherever he wishes in arriving at a decision, and the minister does, from time to time, seek the advice of the Canadian Transport Commission through me.

Mr. Benjamin: Yes, when it is convenient for the minister. I think the CTC—

Mr. Benson: Well, it is not a matter of requirement.

Mr. Benjamin: I think the CTC should be very nervous when these major decisions are being made; this is the only body we have that serves as a go-between for transportation and the public. I suggest you should be a little nervous about that. I do not think you should hesitate to ask the minister to consult you and give you an opportunity to have some input when these major decisions are being made.

Mr. Chairman, I have one other question.

The Chairman: That is your final one.

Mr. Benjamin: As Mr. Benson will know, we finally won the battle to get a multi-modal transportation centre in Regina, a combination bus and rail terminal; when the thing is in place, we want to see the three airlines that service Regina put their downtown ticket offices in there to alleviate some of the congestion at the Regina airport and also to add some convenience to the public. Is the CTC taking any role in this, in the planning of it or the work going on?

Mr. Benson: Yes. Both the western division and Ottawa have been approached in this matter; we are involved.

Mr. Benjamin: Are you providing any kind of assistance in terms of planning or . . . ?

[Traduction]

recapitalisation du CNR. En fait, la planification provient du plus haut échelon, on a bien consulté les secteurs du transport mais en excluant, dans une large mesure les citoyens et, dans quelques cas mêmes, la commission. Étant donné que vous avez déjà été écarté, à plusieurs reprises, n'estimez-vous pas que la CCT a un moins grand rôle à jouer? C'est en effet le seul organisme qui protège vraiment les intérêts du citoyen face aux autorités et aux secteurs des transports.

M. Benson: Voilà 10 ans que je travaille à la commission; dans l'ensemble je puis dire que le Ministre actuel des Transports consulte autant la commission, sinon plus, que ses prédécesseurs. Bien sûr, les consultations sont quelque peu limitées, surtout pour les questions faisant l'objet d'audiences. En effet, il faut veiller à ce que toutes les interventions soient portées au compte rendu des audiences.

Pour ce qui est de la politique, nous avons souvent été consultés, mais dans deux ou trois cas où il s'est agi de décisions majeures, on ne nous a pas directement demandé notre avis. Bien sûr, c'est laissé à l'appréciation des autorités et ce n'est pas à moi de me prononcer sur la question de savoir si elle devrait nous consulter. Le Ministre a le droit de consulter qui il veut avant d'arrêter sa décision et, par mon entremise, il consulte de temps à autre la Commission canadienne des transports.

M. Benjamin: Oui, quand cela lui plaît. Je crois que la commission . . .

M. Benson: Il n'y est pas obligé.

M. Benjamin: Je erois que la commission devrait être sur la brèche chaque fois que des décisions importantes sont prises. En effet, c'est le seul organisme qui serve d'intermédiaire entre les représentants du secteur du transport et l'ensemble des citoyens. Je vous recommanderai donc de vous montrer un peu plus attentifs. A mon avis, vous ne devriez pas hésiter à demander au ministre de vous consulter afin de vous permettre d'avoir votre mot à dire chaque fois qu'une décision importante est prise.

Monsieur le président, j'ai encore une autre question à poser.

Le président: C'est la dernière.

M. Benjamin: Comme M. Benson le sait, nous sommes parvenus à faire mettre sur pied un Centre de transport polyvalent à Regina, grâce à l'établissement d'un terminal pour les autobus et les chemins de fer. Dès que le système sera mis en place, nous demanderons aux trois compagnies aériennes qui desservent Regina d'installer leurs guichets sur place de manière à éviter l'engorgement de l'aéroport de Regina et à faciliter la tâche au grand public. La CCT participe-t-elle à la planification des activités?

M. Benson: Oui. Le service de l'Ouest et Ottawa ont été pressentis et nous y participons.

M. Benjamin: Les aidez-vous à planifier l'opération ou . . .

[Text]

Mr. Benson: They have not yet asked for it.

Mr. Benjamin: They have not? Well, this will serve as a prototype for the whole country.

• 1200

Mr. Benjamin: There are about 30 or 40 other locations where this would be practical, and I hope the CTC will be as active as possible in that operation.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Le président: Huit minutes.

Mr. Corbin: Earlier, I asked Mr. Benson and Mr. Heads to find out why there was this discrepancy between a draft report and your final report—a margin of some \$45 million compared with the \$30-million to \$40-million figures you use in the definitive report you tabled with the committee. I do not think that, because of the technicality of the terms involved here and the cost determination apparatus which you have in place, that you are going to give me full satisfaction.

May I request, through you, Mr. Benson, to have Mr. Heads detail out to me—and to the members of the committee for that matter—the reasons why the original suggestion that \$45.1 million would represent roughly what VIA might save if we use the Amtrak formula, as opposed to the final figures that you use? I think this is fundamental. I know that, in some quarters, it is being suggested that maybe there is a bias against the good health and long-term survival of VIA. I do not make that as an accusation. I do not make that my own statement. I am saying that this is being perceived in some quarters—that VIA does not have a hope in hell of surviving; figures can be tossed around and rearranged to show that it is not going to survive. To me, that is rather distressing, especially after the exercise that we all collectively went through, including the CTC which had some of its decisions and studies suspended and annulled as a result of the government decision last year.

I would like to ask Mr. Benson if he thinks that VIA is a viable concept or institution in terms of its present legal and operational framework. We have been reading in the press against it this week, and some of this comes out as a result of questioning by Mr. Benjamin on Tuesday, even though he was not credited with it—that VIA is going deeper into the red; the hopeful effects of the cutbacks last year are not coming onstream; VIA is going to ask the CTC to approve another rate increase in less than a year.

We are all asking ourselves some serious questions. Is VIA going to be around for very long? Mr. Benson, since your shop

[Translation]

M. Benson: On ne nous l'a pas encore demandé.

M. Benjamin: Pas encore? Pourtant, ce projet devrait servir de prototype pour l'ensemble du pays.

M. Benjamin: Il y a 30 ou 40 autres emplacements qui pourraient faire l'affaire et j'espère que la Commission participera le plus possible à toute l'opération.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Eight minutes.

M. Corbin: J'ai demandé à messieurs Benson et Heads qu'ils nous donnent une explication concernant l'écart constaté entre les chiffres énoncés dans le projet de rapport et le rapport définitif—on avait prévu 45 millions de dollars, alors que dans le rapport définitif que vous avez présenté au Comité, on mentionne le chiffre de 30 à 40 millions. J'imagine qu'étant donné le caractère technique des modalités et la complexité de la formule de calcul du coût vous allez avoir du mal à me donner pleinement satisfaction.

Par votre intermédiaire, M. Benson, pourrais-je demander à M. Heads d'expliquer à mes collègues du Comité et à moi-même pourquoi on avait prévu au départ un budget de 45.1 millions de dollars, qui coïncidait *grosso modo*, avec l'épargne réalisée par Via si l'on utilisait la formule Amtrak, au lieu des chiffres que vous présentez dans le rapport définitif? Je pense que c'est absolument essentiel. Je sais que, dans certains milieux on chuchote que l'on ne donne pas cher de la rentabilité et de la survie, à long terme, de Via. Ce n'est pas une accusation que je lance, je ne reprends pas cette affirmation à mon compte. Je vous fais simplement part de la rumeur qui circule dans certains milieux et selon laquelle Via n'a aucune chance de devenir rentable, quelle que soit la manière dont l'on présente les chiffres. Voilà qui est extrêmement déprimant pour moi, surtout après tout ce par quoi nous venons de passer, d'autant plus que la CCT a dû renverser certaines de ses décisions, suspendre et même annuler certaines de ses études à la suite de la décision rendue par le gouvernement l'année dernière.

J'aimerais demander à M. Benson si, à son avis, Via pourrait se sortir d'affaire, étant donné ses activités actuelles et son statut juridique. La presse a critiqué le projet cette semaine et cela s'explique en partie par les questions qui ont été posées mardi à M. Benjamin; on a même dit, encore qu'on ne lui ait pas reproché de l'avoir affirmé, que le déficit de Via se creusait. Les restrictions imposées l'année dernière et sur lesquelles on comptait, n'ont encore rien donné et Via va demander à la Commission d'approuver une augmentation des tarifs d'ici moins d'un an.

Nous nous posons tous de graves questions. Via va-t-il survivre pendant longtemps encore? M. Benson, étant donné

[Texte]

is charged with some of the auditing and cost estimation and what have you—all these complicated auditory . . . How do you say? It is “*opération comptable*” *en français*. Maybe you have greater foresight than most of us. Maybe you have greater foresight than the government. I do not want to involve you in the policy-decision-responsibility part of this whole mess. Do you think—honestly think—that VIA has a chance in hell of surviving on the terms on which it was set up initially? Or is it going to have to come again and again at the public trough for the grants, and what have you, to survive?

The Chairman: Mr. Benson, that one should keep you for a minute or two.

Mr. Benson: I will just answer generally and then I will turn the details of the particular report over to Dr. Heads.

• 1205

As to the contract between VIA Rail and the railroads, the Canadian Transport Commission had no part in the determining of that contract. Whether that is a good contract or a bad contract is a matter that will have to be resolved between the railroads, Via Rail and the government because it does involve the government, as you know, in paying certain amounts to VIA Rail. Long-range viability of VIA Rail I think depends on whether or not more passengers use the railways, what happens to costs, what happens to fuel and so on, passenger service and the extent to which governments are going to subsidize rail passenger service. Everywhere in the world where passenger trains are operated they are subsidized by the government.

Mr. Benjamin: And maybe other modes of transportation.

Mr. Benson: Yes. Mr. Benjamin, I would be pleased to have you answer the questions.

I was going to add that most modes of transportation are subsidized one way or another in order that people may communicate within countries throughout the world. So one would assume that passenger service, such as VIA Rail, will continue in Canada into the future. I think one has to always keep an eye on the cost determination and whether VIA is getting good treatment in what it is paying for the services provided by the railways and so on.

In dealing with the specific question you raised with regard to the report, I will ask Dr. Heads to make a few comments.

Mr. Corbin: Before you do that, I assume what you are saying is that without government funding it will not survive in any way, shape or form.

Mr. Benson: I would not say in any way, shape or form. There is undoubtedly two points somewhere in the world where passenger trains could be run and break even. But what I was trying to say is that general passenger service everywhere in the world it is operated, including Japan where they push them onto trains, is subsidized by the government. Mind you, as Mr. Benjamin says, other means of transportation are subsidized

[Traduction]

que votre bureau est chargé d'une partie des opérations de vérification et de calculs des frais, de toute l'opération comptable, peut-être êtes-vous mieux au courant de la question que la plupart d'entre nous et même que les pouvoirs publics. Je ne tiens pas à vous imputer une partie des responsabilités pour les décisions politiques qui ont été prises. Toutefois, honnêtement, à votre avis Via a-t-il la moindre chance de survivre avec les conditions dans lesquelles le projet a été mis sur pied à l'origine? Ou vont-ils devoir encore faire appel aux contribuables pour obtenir des subventions et rester à flot?

Le président: M. Benson, cela va vous prendre une minute ou deux pour répondre.

M. Benson: Je vais me contenter de donner une réponse assez générale à la question, ensuite je confierai à M. Heads le soin de vous fournir des détails sur le rapport en question.

Pour ce qui est du contrat signé entre VIA Rail et la Société ferroviaire, la Commission canadienne des transports n'a pas participé à son élaboration. Quant à savoir s'il est bon ou mauvais, c'est aux sociétés de chemin de fer à VIA Rail et au gouvernement de répondre, puisque le gouvernement est impliqué, comme vous le savez, et doit verser certains montants à VIA Rail. La viabilité à long terme de VIA Rail dépend, je crois, de l'utilisation ou non du service par plus de voyageurs, de ce qu'il adviendra, entre autres choses, des coûts, du carburant des services de voyageurs et de la mesure dans laquelle les gouvernements pourront les subventionner. Partout dans le monde les trains de voyageurs sont subventionnés par les gouvernements.

M. Benjamin: Et peut-être également les autres modes de transport.

M. Benson: Oui. Monsieur Benjamin, j'aimerais bien que vous répondiez aux questions.

J'allais ajouter que la plupart des modes de transport partout dans le monde sont subventionnés d'une façon ou d'une autre afin que les gens puissent voyager à l'intérieur des pays. On pourrait donc supposer qu'un service de voyageurs tel que VIA Rail continuera à fonctionner au Canada à l'avenir. Il faut toujours garder l'oeil ouvert sur l'établissement des coûts et s'assurer si VIA Rail reçoit bien des sociétés ferroviaires les services qu'elle paie.

Pour répondre à la question précise que vous avez soulevée concernant le rapport, je vais demander à M. Heads de faire quelques remarques.

M. Corbin: Avant cela, je suppose que ce que vous voulez dire, c'est que sans le financement du gouvernement le service ne peut survivre d'aucune façon.

M. Benson: Je ne dirais pas d'aucune façon. Il y a sans aucun doute deux endroits au monde où les trains de voyageurs peuvent circuler de façon rentable. Ce que je voulais souligner, c'est que le service voyageur en général partout dans le monde, y compris au Japon où l'on pousse les gens à utiliser les trains, est financé par le gouvernement. Il ne faut pas oublier, comme l'a souligné M. Benjamin, que d'autres moyens de transport

[Text]

too, and it is a matter of government decision as to which means of transport it is going to subsidize and by how much. Government decisions are, of course, decisions of the people through hon. members such as yourself.

The Chairman: Sometimes.

Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you.

Mr. Corbin, if you could turn to page 6 of the report, I think with reference to that item, hopefully, I could answer the question you have raised. The second sentence on that page reads:

As Amtrak carries out most of its maintenance of equipment internally on a fully allocated cost basis, potential service to VIA will assist only in the categories of train operations, maintenance of way and station services.

I think if you have in your possession a copy of an earlier draft of this report, by checking back you will discover that there is absolutely no difference in the assessment between the two drafts on train operations, maintenance of way or station services.

The dispute between one member of my study team and the rest of the study team in respect of this rose in respect of the treatment of the maintenance of equipment. It was my opinion, and sometimes in costing it is a matter of opinion, that I should compare the system VIA is operating with with the system Amtrak was operating with in respect of maintenance of equipment, and not with a hypothetical situation. Of the members of my study team on this, two were in agreement with this. One member of my study team, who is not an expert on costing, was not in agreement with this approach.

I think in all other respects, if you compare an earlier draft of this report with the present draft, you will find that indeed I went through the whole report making alterations in an attempt to try to improve the clarity and the readability. As you have the report, it would obviously be undesirable for me to make any comment on whether I actually achieved this objective.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Nevertheless, may I have a commitment? I want additional information. I want it spelled out more clearly than it has been here this morning. I want something in writing about this.

• 1210

Mr. Benson: I would respectfully ask, through you, Mr. Chairman, that if Mr. Corbin has specific questions he wishes answered with respect to the report, he indicate them to us in writing and we will reply to him, which we always do. I think the commission has a good record in replying to inquiries from members of this committee.

[Translation]

sonst également subventionnés, c'est au gouvernement de décider quel mode de transport il subventionnera et de combien. Les décisions gouvernementales sont évidemment celles de toute la population par l'intermédiaire des députés comme vous-mêmes.

Le président: Parfois.

Monsieur Heads.

M. Heads: Merci.

Monsieur Corbin, si vous voulez bien vous reporter à la page 6 du rapport, j'espère pouvoir répondre à la question que vous avez soulevée concernant cette question. On peut lire au bas de la page:

Étant donné que Amtrak effectue son propre entretien de matériel sur une base de coûts pleinement répartis, les économies qu'aurait pu réaliser VIA n'ont été évaluées que dans les catégories de l'exploitation des trains, de l'entretien des voies et des services de gare

Vous avez en main un exemplaire d'une ébauche antérieure de ce rapport, vous verrez en vérifiant qu'il n'y a absolument aucune différence dans l'évaluation qui est faite dans les deux projets de rapport concernant l'exploitation des trains, l'entretien des voies ou les services de gare.

Un des membres du groupe d'étude n'était pas d'accord avec le reste de l'équipe concernant le traitement de l'entretien de l'équipement. À mon avis—parfois dans le calcul des coûts, ce n'est rien d'autre qu'une question d'avis, il faut comparer le système d'exploitation de VIA avec celui de Amtrak, concernant l'entretien de l'équipement, et non se servir d'une situation hypothétique. Deux membres du groupe d'étude étaient du même avis. L'un d'eux, qui n'est pas un expert en calcul de coûts, n'a pas approuvé cette approche.

Pour toutes les autres questions, si vous comparez l'ébauche antérieure de ce rapport avec l'ébauche présente, vous verrez que j'ai examiné tout le rapport et lui ai apporté des modifications pour tenter de l'améliorer et de le rendre plus clair et plus facile à lire. Comme vous avez le rapport, ce n'est pas vraiment à moi de vous dire si j'ai réussi.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

M. Corbin: Néanmoins, puis-je vous demander de vous engager? J'aimerais des renseignements supplémentaires. Je voudrais des explications plus claires que celles de ce matin, et je les voudrais par écrit.

M. Benson: Je saurais gré à M. Corbin, monsieur le président, s'il a des questions précises à poser au sujet du rapport, de les mentionner par écrit et nous lui répondrons, nous le faisons toujours. Je crois que la Commission a un très bon dossier concernant les réponses aux demandes présentées par les membres du Comité.

[Texte]

Mr. Corbin: I do not think I would have to write to you. Could you also clarify the terminology that you use throughout in this report?.

The Chairman: I think Dr. Heads has already made a commitment that he—

Mr. Corbin: I do not like to write any more letters than I really have to. Some matters have to be—

Mr. Benson: No, the question that I have here is if that it seems to me there is some specific question in your mind that is not being answered, which is not being transmitted to Dr. Heads; therefore if you could put out the specific thing you want answered, in writing, then we will do our utmost to answer it.

Mr. Corbin: So in conclusion, Mr. Chairman, this is not a unanimous report of the staff that was involved in its preparation, which is what Dr. Heads said earlier.

The Chairman: I think Dr. Heads has indicated that—

Mr. Benson: I think Dr. Heads answered this by saying that it is a report to which no one noted dissent.

Mr. Corbin: There are various points of view.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Corbin: It does not necessarily have anything to do with expertise, I think.

The Chairman: Mr. Turner, eight minutes maximum, please.

Mr. Turner: Mr. Benson, how many vacancies still exist for railway inspectors? Do you have to be a former railroad official? Are you placing any ads in the newspapers?

Mr. Benson: I leave that to Dr. Heads.

Mr. Heads: You do not have to be a former railroad employee, but for the most part our inspectors are because they could not acquire the expertise anywhere else.

Mr. Turner: You have to be a former railroad boss.

Mr. Heads: Oh, no.

Mr. Turner: Well you must have changed the rules.

Mr. Heads: The situation at the moment, Mr. Turner, is that we advertised extensively in the press, I think it was in February, and we received a vast number of responses to this application.

We have been doing a sort in conjunction with our personnel people and the interviews are scheduled to take place for these positions in June.

Mr. Turner: I was supposed to be advised when the ads were going to be placed in the paper; I never heard a thing.

Concerning the amount of section men per section, many members of Local 353, United Transportation Union, sincerely believe a much better standard of safety can be maintained on the railroads of Canada if the item in question is re-opened.

[Traduction]

M. Corbin: Je ne crois pas avoir besoin de vous écrire. Pourriez-vous également jeter un peu de lumière sur la terminologie utilisée dans ce rapport.

Le président: Je crois que M. Heads s'est déjà engagé à . . .

M. Corbin: Je n'aime pas écrire plus de lettres qu'il ne faut. Certaines questions doivent . . .

M. Benson: Non, ce que j'ai voulu dire, c'est que, si vous avez des questions précises qui n'ont pas reçu de réponse, ou qui n'ont pas été transmises à M. Heads, mettez-les par écrit, nous ferons de notre mieux pour vous satisfaire.

M. Corbin: En conclusion, monsieur le président, ce n'est pas un rapport unanime des personnes qui ont participé à son élaboration, comme l'a dit plus tôt M. Heads.

Le président: Je crois que M. Heads a souligné . . .

M. Benson: M. Heads a répondu en disant qu'il s'agit d'un rapport sans aucune note de dissidence.

M. Corbin: Il y a divers points de vue.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

M. Corbin: Cela n'a pas nécessairement à voir avec la compétence, je crois.

Le président: Monsieur Turner, vous disposez de huit minutes au maximum.

M. Turner: Monsieur Benson, combien y a-t-il de postes vacants chez les inspecteurs des chemins de fer? Faut-il être un ancien agent des chemins de fer? Faites-vous de la publicité dans les journaux?

M. Benson: Je vais laisser M. Heads répondre.

M. Heads: Vous n'avez pas à être un ancien employé des chemins de fer, mais la plupart de nos inspecteurs le sont parce qu'on n'aurait pu obtenir la compétence ailleurs.

M. Turner: Il faut être un ancien patron des chemins de fer.

M. Heads: Oh non.

M. Turner: Eh bien, vous avez dû changer les règlements.

M. Heads: Monsieur Turner, voici qu'elle est la situation, nous avons fait beaucoup de publicité dans les journaux, en février, je crois, et nous avons reçu un très grand nombre de réponses à cette demande.

Nous l'avons fait de concert avec nos employés de la section du personnel et les entrevues pour ces postes sont prévues pour juin.

M. Turner: Je devais être informé lorsque les annonces devaient paraître dans les journaux, mais on ne m'en a rien dit.

Au sujet du nombre d'hommes d'employés par section, un grand nombre de membres du local 353, du syndicat des transports unis, croient sincèrement qu'on devrait appliquer une bien meilleure norme de sécurité sur les chemins de fer

[Text]

That is regarding regulations concerning the length of sections that the section men have to look after.

One thing that proves this point is the reconditioning along the tracks and the old-tie removal. The question on the minds of the members of Local 353 is as follows: Can the CTC board be sued for not fulfilling and progressing their own safety matters, rules and regulation, if a person is injured or killed due to their CTC neglect?

Where are all these so-called inspectors? We all know where their office is, but no one sees them at work. Can you give me an answer?

Mr. Heads: I am sorry, Mr. Turner. Where is Local 353 located?

Mr. Turner: In London, Ontario; it is a big local.

Mr. Heads: As I am sure you are aware, Mr. Turner, we have 20 people located in our Toronto office. They are not all inspectors; this includes the clerical staff as well.

They are responsible for inspecting the Ontario region. I have already undertaken to give you a response on car inspections in London yard. I am not sure what further specific response you would like me to make to this question, sir.

Mr. Benjamin: Track inspections too, Mr. Turner.

Mr. Turner: Are you aware that the railroad union has made an application for an order prescribing regulations with respect to the length of sections and the number of men required for their up-keep?

The hearing was held on April 30, 1951, by the CTC, and the Canadian Pacific, Canadian National, New York Central, the Ontario Northland Railway, and the Railway Association of Canada. It was ordered that the said application be and be thereby dismissed. That is the reason we have the problems we have today, sir.

Mr. Benson: That is 31 years ago.

• 1215

Mr. Turner: It made sense at that time, and it still makes sense today. Without employees you cannot maintain a good roadbed; Mr. Benjamin will support me on that statement.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

We have completed questioning, and I would like to proceed to the votes. Before doing that, there is no need to hold the witnesses here any longer. Mr. Benson, I would like to thank you most sincerely for being here this morning and for staying for the extended period of time, both you and the people you have worked with. Thank you.

[Translation]

canadiens si cette question faisait l'objet d'une renégociation. Il s'agit des règlements concernant la longueur des sections dont doivent s'occuper les employés d'un compartiment.

La preuve en est le reconditionnement des voies et l'enlèvement des anciennes traverses de chemins de fer. Voici quelles questions se posent les membres du local 353: pourrait-on poursuivre la CTC pour n'avoir pas observé ni amélioré ses propres règles de sécurité et ses règlements, si une personne est blessée ou tuée par suite d'une négligence de la CCT?

Où sont tous ces prétendus inspecteurs? Nous savons tous où se trouve leur bureau, mais personne ne les voit au travail. Pouvez-vous me répondre?

M. Heads: Excusez-moi, monsieur Turner, où se trouve la section locale 353?

M. Turner: A London, en Ontario. Il s'agit d'une section locale importante.

M. Heads: Vous savez, j'en suis certain, monsieur Turner, que nous avons 20 personnes dans notre bureau de Toronto. Ce ne sont pas tous des inspecteurs, il y a également du personnel de soutien.

Ces personnes sont responsables de l'inspection dans la région de l'Ontario. J'ai déjà commencé à vous donner une réponse concernant l'inspection des wagons dans la gare de triage de London. Je ne sais pas quelle autre réponse précise vous voulez que je fasse à cette question.

M. Benjamin: Des inspections de voies également, monsieur Turner.

M. Turner: Savez-vous que le syndicat des chemins de fer a présenté une requête d'ordonnance pour que les règlements prescrivent la longueur des sections et le nombre d'hommes nécessaires à leur entretien?

L'audience a eu lieu le 30 avril 1951, devant la CCT, le Canadien Pacifique, le Canadien National, New York Central, l'Ontario Northland Railway et l'Association des chemins de fer du Canada. On a ordonné que ladite requête soit écartée. C'est la raison pour laquelle nous avons tous ces problèmes aujourd'hui, monsieur.

M. Benson: C'était il y a 31 ans.

M. Turner: Cette position avait du sens à ce moment-là, elle en a toujours aujourd'hui. Sans employés, on ne peut entretenir la superstructure de la voie. M. Benjamin sera de mon avis.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Nous avons terminé nos questions. J'aimerais que nous passions maintenant au vote. Avant cela, je souligne que nous ne voulons pas retenir davantage nos témoins. Monsieur Benson, je voudrais vous remercier sincèrement d'être venu ce matin et d'être resté plus longtemps, de même que les gens qui vous accompagnent. Merci.

[Texte]

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Benson: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Votes 1, 5, 10, 15 agreed to.

Vote 20 agreed to on division.

Votes 25, 30, 35 agreed to.

The Chairman: We will have a vote.

Votes L40, 45, 50 agreed to.

The Chairman: Order, please. The committee is still in session.

Votes 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100, 105 agreed to.

The Chairman: Shall I report the votes to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: You want a recorded vote, Mr. Dinsdale?

Mr. Dinsdale: However you want to.

The Chairman: I heard one dissenting "no".

Motion agreed to: Yeas 8; nays 1.

Mr. Benjamin: It does not make any difference. On principle I am against.

The Chairman: The committee is adjourned, then, until 9.30 a.m., Tuesday, June 1, when Air Canada will be appearing before us.

Meeting adjourned.

[Traduction]

Une voix: Bravo, bravo!

M. Benson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Très bien.

Les crédits 1, 5, 10, 15 sont adoptés.

Le crédit 20 est adopté, sur division.

Les crédits 25, 30, 35 sont adoptés.

Le président: Nous allons passer au vote.

Les crédits L40, 45, 50 sont adoptés.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le comité siège toujours.

Les crédits 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105 sont adoptés.

Le président: Puis-je faire rapport des crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Vous voulez un vote nominal, monsieur Dinsdale?

M. Dinsdale: Comme vous le désirez.

Le président: J'ai entendu un non de dissension.

Motion adoptée: en faveur 8, contre 1.

M. Benjamin: Cela ne fait pas de différence, en principe je suis contre.

Le président: Le comité est ajourné jusqu'à 9h30, le mardi 1er juin; à cette date les représentants d'Air Canada comparaitront.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E.J. Benson, President;
Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport
Committee;
Mr. Kenneth A. Mozersky, Director, Economic and Social
Research;
Mr. A.G. Hibbard, Senior Engineering Consultant.

De la Commission canadienne des Transports:

L'honorable E.J. Benson, président;
M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par
chemins de fer;
M. Kenneth A. Mozersky, directeur, Recherche socio-éco-
nomique;
M. A. G. Hibbard, expert technique.

SEP 25 1984

